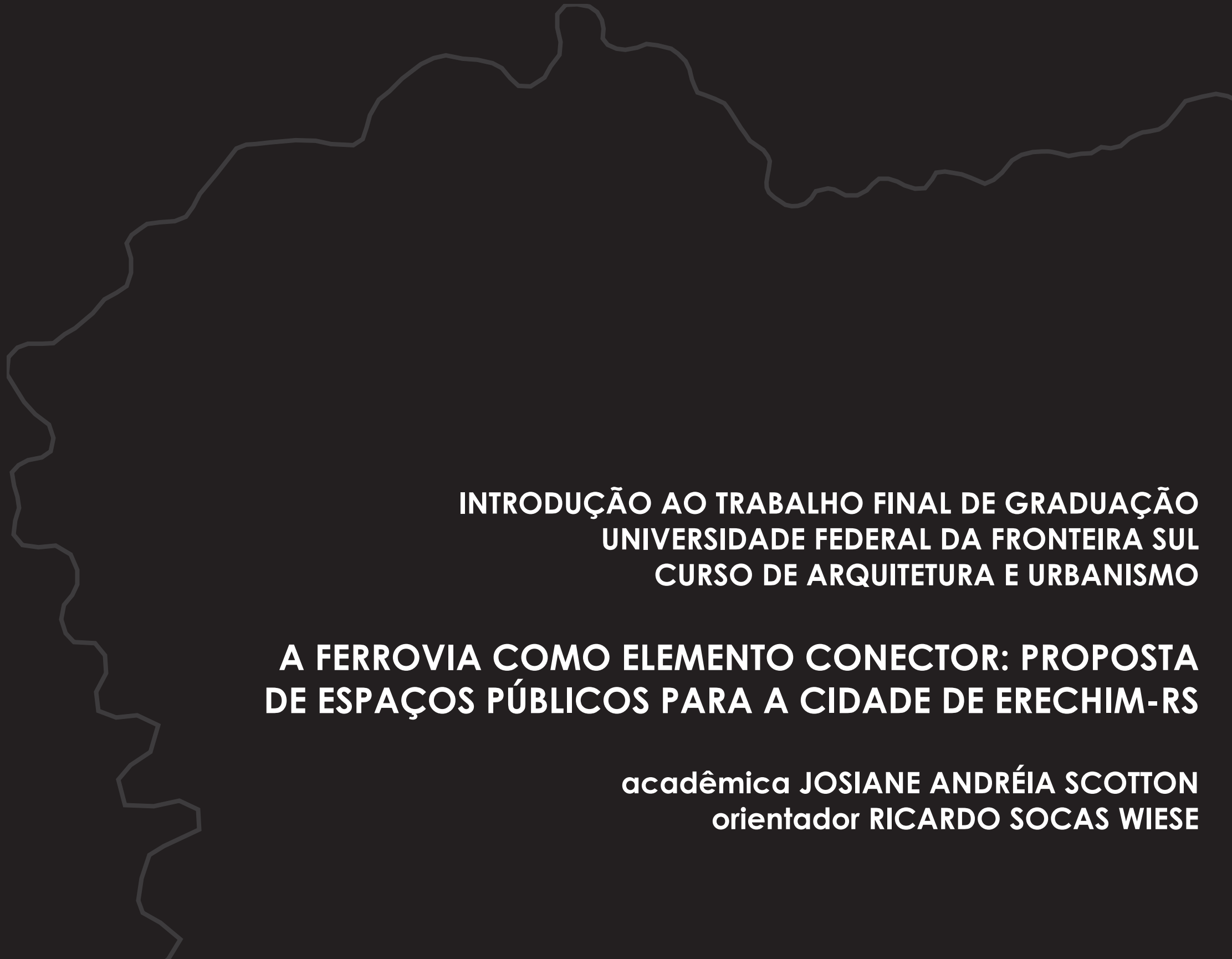





A FERROVIA COMO ELEMENTO
CONECTOR: PROPOSTA DE ESPAÇOS
PÚBLICOS PARA A CIDADE DE ERECHIM-RS



**INTRODUÇÃO AO TRABALHO FINAL DE GRADUAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO**

**A FERROVIA COMO ELEMENTO CONECTOR: PROPOSTA
DE ESPAÇOS PÚBLICOS PARA A CIDADE DE ERECHIM-RS**

**acadêmica JOSIANE ANDRÉIA SCOTTON
orientador RICARDO SOCAS WIESE**



“ Embora o uso e o desgaste subtraíam, eles permitem um tipo de significado de adição. Ao longo do tempo e do uso, conjuntos arquitetônicos ganham legitimidade ao fazer a crônica dos padrões de vida que acomodaram. O tempo não passa na arquitetura, ele acumula. Se ele passasse, não deixaria traços – o que acaba ocorrendo. Tudo ao nosso redor exibe sinais de história, desenvolvimento ou deterioração. Todas as coisas físicas, especialmente corpos e edifícios, se oferecem à experiência visual como sedimentações de ações e comportamentos. (LEATHERBARROW, 2009. Apud. GHISLENI, 2014). ”



SUMÁRIO

5INTRODUÇÃO

5.....OBJETIVO DO TRABALHO

6.....A MALHA FERROVIÁRIA NO RIO GRANDE DO SUL

7.....CIDADE DE ERECHIM - O PAPEL DA FERROVIA NA SUA COMPOSIÇÃO ESPACIAL

8.....OS ESPAÇOS AO LONGO DA ORLA FERROVIÁRIA DE ERECHIM

9.....PERFIL DA ORLA FERROVIÁRIA DE ERECHIM
diversidade de ocupações

A FERROVIÁRIA COMO POTENCIAL:

10 | vazios urbanos

11..... | ferrovia como elementos conector de espaços
| ferrovia como elemento de ligação |

12.....PORQUE ESPAÇOS PÚBLICOS E LAZER EM ERECHIM?

13.....A ORLA FERROVIÁRIA DE ERECHIM:
levantamento e proposta de ocupação

14 | trecho A

18trecho B

23 | trecho C

30ETAPA 2: RECORTE - DIRETRIZES GERAIS E SEQUÊNCIA DA PROPOSTA

32REFERÊNCIAS

As transformações sociais e urbanas ocorridas após a revolução industrial fizeram com que as cidades se transformassem em um ritmo acelerado, buscando atender as novas necessidades que surgiram com o modo de vida adotado neste período pela sociedade, onde a vida é ditada pelas novidades, pela modernização e principalmente pelo consumo. Onde tudo se torna obsoleto muito rápido, a sociedade atual vivencia a cidade em função da cultura do consumo, somos as vítimas diárias do sistema capitalista.

Para satisfazer esta sociedade em permanente evolução e transformação a cidade sofre constantes mudanças e precisa se readaptar à medida que as necessidades mudam e surgem novas urgências. No contexto pós-revolução industrial uma novidade que surge em função da economia são as estradas de ferro, acompanhando o desenvolvimento das cidades.

A malha ferroviária carrega diferentes significados e influências nas diferentes cidades onde está presente. No contexto americano ela vem como subsídio para o processo de colonização, abrindo caminhos por entre áreas a serem povoadas. Com ela, portanto, veio a ocupação de grande parte do interior da América e especificamente do Brasil, evidenciando sua ampla influência na formação das cidades e impulsionando o desenvolvimento urbano e econômico.

Neste contexto de implantação das estradas de ferro e com o objetivo de colonizar o interior do Brasil se formou a cidade de Erechim, configurada por um traçado urbano planejado e pela presença da malha ferroviária que liga o sul do Brasil ao resto do país. Sendo esta de fundamental importância no desenvolvimento da cidade à medida que proporcionou acesso à região e facilitou o escoamento da produção, contribuindo para o desenvolvimento econômico não só do município, mas de toda a região norte do estado do Rio Grande do Sul.

Desde o período de implantação da malha ferroviária na região até os dias atuais, diversas foram as mudanças econômicas e sociais que ocorreram e a ferrovia sempre esteve presente como protagonista na configuração do espaço.

Assim, este trabalho tem por objetivo entender qual o papel da malha ferroviária na configuração dos espaços ao longo do tempo na cidade de Erechim, Rio Grande do Sul e qual o seu significado na formação cultural e paisagística do município. Buscando fomentar uma reflexão sobre a configuração das cidades e a influência da ferrovia na conformação e transformação dos espaços ao longo do tempo.

Além disso, busca-se uma reflexão sobre as transformações da sociedade através do tempo e sua conformação atual e como, os espaços urbanos se relacionam com o modo de vida de uma coletividade. Como os espaços urbanos refletem ou influenciam o modo como vivemos hoje e como eles permanecem e sofrem mutações através do tempo, mantendo-se presentes e sendo protagonistas das transformações urbanas e sociais da cidade.

Encara-se portanto, a população como agente configurador do espaço urbano, e este como espaço reflexo da cultura local. E considera-se o arquiteto como membro dessa sociedade em constante transformação, que vivencia e transforma estes espaços.

A partir disso, busca-se uma reflexão sobre a relação entre a cidade que está posta, configurada pela cultura de um povo e as novas intervenções necessárias para o espaço urbano e como este profissional arquiteto, responsável pela transformação e configuração dos espaços poderia atuar de modo a conciliar o espaço existente, carregado de significado, e as transformações necessárias para que a cidade se adeque às necessidades atuais da população.

A MALHA FERROVIÁRIA NO RIO GRANDE DO SUL

No contexto Europeu do século XIX surgiram as estradas de ferro e a partir disso várias delas foram construídas e logo se espalharam pelo mundo todo.

"Mal tinham as ferrovias provado ser tecnicamente viáveis e lucrativas na Inglaterra e planos para sua construção já eram feitos na maioria dos países do mundo ocidental" (HOBBSAWM, 1977, P.61)

No Brasil, o primeiro trecho da linha férrea foi inaugurado no dia 30 de Abril de 1854 ligando a cidade de Porto Mauá ao Rio de Janeiro, com uma extensão de 14 quilômetros. No final do século XIX e início do século XX grandes investimentos foram feitos na construção das linhas férreas, através do sistema de concessões implantado pelo governo. A partir de 1890, várias linhas foram implantadas no Brasil, agora havia uma comissão que estabelecia diretrizes para a implantação da malha ferroviária o que alterou a situação identificada até então, possibilitando a construção de uma malha ferroviária integrada. A expansão ferroviária proporcionou o crescimento da economia exportadora e a entrada de capital estrangeiro no país. Depois de 1800 ocorreu a decadência da cana de açúcar, algodão e tabaco e em sentido contrário surge a cultura do café, a qual a constituição da malha ferroviária está intimamente associada.

"O relato da construção das ferrovias no Brasil demonstra a expansão ocorrida no final do Império e, também, a irradiação ferroviária, que, em grande parte concentrou-se nas províncias de São Paulo e Rio de Janeiro, até a Zona da Mata em Minas e Espírito Santo, relacionada, portanto, aos interesses cafeeiros." (WOLFF, 2005, p. 68).

Por volta de 1897, com a economia debilitada, foram suspensas todas as obras que haviam sido planejadas para construção de estradas de ferro após a instauração da república e que abrangeriam todo o país. Entre 1906 e 1910 foram autorizadas novas construções e neste contexto foi consolidada a ferrovia São Paulo-Rio Grande, concluída em 1910, data da chegada do primeiro trem, vindo de Passo Fundo, a estação de Barro (Gaurama). Assim a ferrovia passa a compor a paisagem da região Norte do Rio Grande do Sul.

A passagem da ferrovia pela região norte do estado foi pensada de forma estratégica, em um contexto de disputas territoriais entre Brasil e

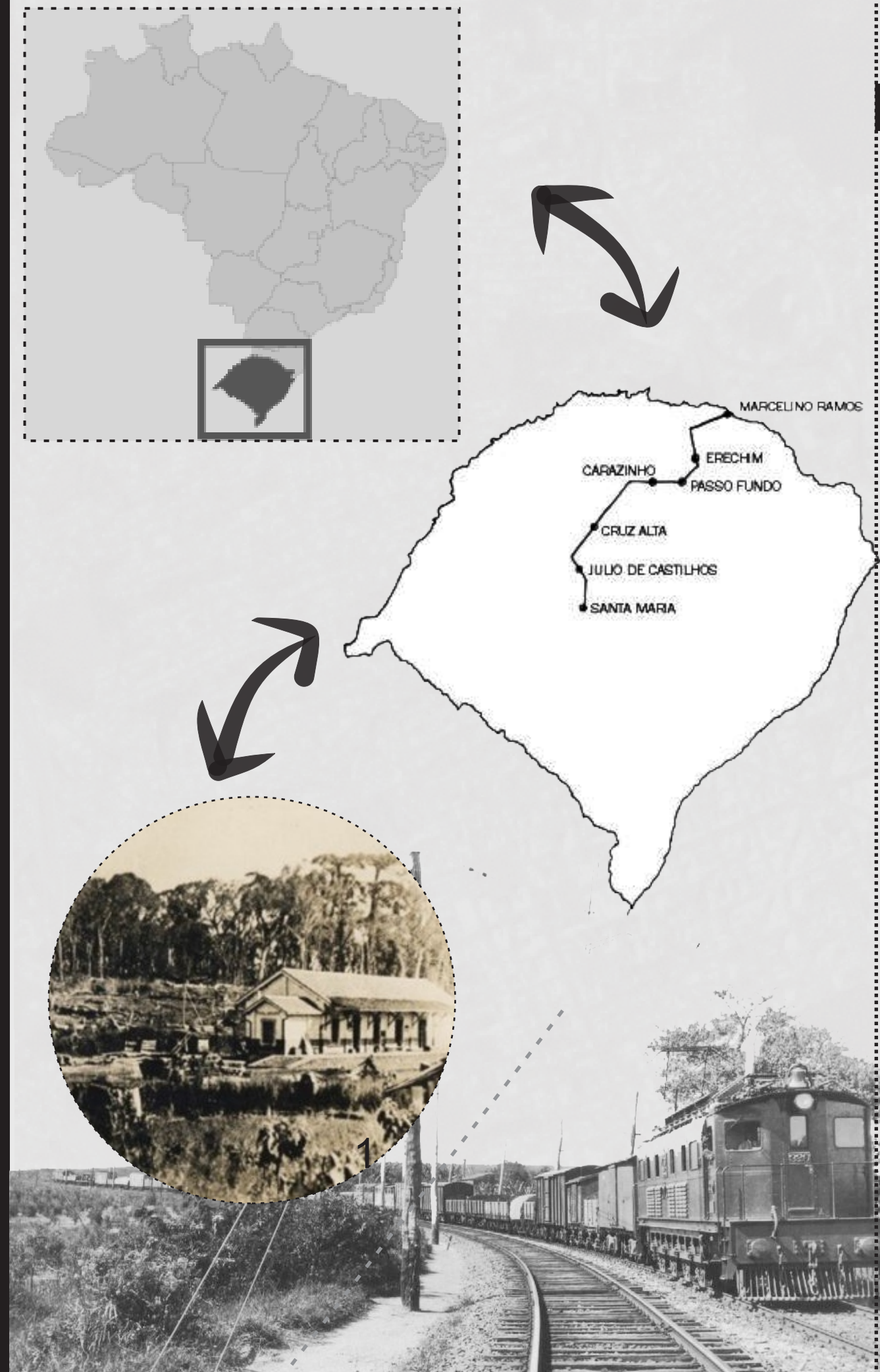
Argentina a ferrovia foi instaurada como forma de defesa nacional visto o possível conflito entre os dois países.

"O traçado da ferrovia em Santa Catarina poderia ter sido o mesmo dos "caminhos do gado" no Planalto catarinense, cujas condições morfológicas facilitariam a construção. Contudo, Adelar Heinsfelder explica: "[...] esta ferrovia foi construída ao longo do Vale do rio do Peixe, aproximava-se um pouco mais das incertas fronteiras do extremo Oeste onde os limites estavam sendo contestados pela Argentina [...]. Em caso de conflito armado, ela serviria para transportar tropas e material bélico, pois os caminhos para a região reclamada pela Argentina eram extremamente difíceis." (WOLFF, 2005)

Após o ano de 1910 o número de construções de ferrovias caiu acentuadamente e jamais foram retomados no mesmo ritmo atingido então. Com a segunda Guerra mundial e a crise resultante dela muitas linhas férreas perderam sua importância. Em 1948 foi elaborado o Plano Salte e a preferência no sistema viário nacional mudou o rumo em direção ao transporte rodoviário, pois as ferrovias não mais correspondiam a modernidade e apogeu. O plano de Metas elaborado Juscelino Kubitschek também ia contra o transporte ferroviário, apoiando o desenvolvimento da indústria automobilística.

Portanto, na região norte do estado do Rio Grande do Sul, a ferrovia teve o seu apogeu, impulsionando a ocupação do alto Uruguai e proporcionando transporte e fácil conexão com a capital do estado e o restante do país. A economia local utilizava-se do transporte ferroviário para escoamento de produção e importação de materiais. Com as mudanças ocorridas na economia local somado a outros fatores, o uso da ferrovia acabou perdendo importância, também devido ao alto custo que se instaurou com a crise ocasionada pela Segunda Guerra e os conseqüentes conflitos internos no estado.

"De forma precária, a expansão sertanista do século XVIII, mineradora ou pastoril, levou o povoamento a grandes áreas do interior, assegurando a posse, dilatando fronteiras, tornando o território do Brasil semelhante ao que é hoje." (WOLFF, 2005).



A partir da Lei de Terras de 1850 iniciou-se a legalização das áreas que estavam ocupadas sem autorização para que estas fossem retomadas pelo estado e consideradas então terras devolutas, desapropriando na região de Erechim, diversas populações como caboclos e índios. Estas terras seriam ocupadas por imigrantes que se estabeleceriam na região para trabalhar. Com a proclamação da república no ano de 1889 e o desenvolvimento da constituição de 1891, as províncias, comuns na monarquia, foram substituídas e criaram-se os estados, estes ficaram responsáveis pela colonização de suas áreas. O país e o estado seguiam um caráter progressista com princípios positivistas, neste contexto o governo do estado do Rio Grande do Sul impulsionou a construção das ferrovias, símbolo do progresso, e a imigração.

A cidade de Erechim está localizada no Norte gaúcho, na região do Alto Uruguai, região esta que foi ocupada com o objetivo de povoar a área, resolvendo questões de excedente populacional de imigrantes na região da serra gaúcha. A ferrovia, que chegou a Passo Fundo em 1898 e a Erechim em 1910, impulsionou e promoveu o desenvolvimento da região, sendo a colônia criada em 1908, sugerida por Carlos Torres Gonçalves, diretor de terras e Colonização do estado. A ferrovia proporcionou o transporte dos produtos agrícolas como o trigo e trouxe também as serrarias que atraíam trabalhadores para a região do Alto Uruguai. Portanto, a estrada de ferro já estava em construção quando aconteceu o estabelecimento da sede. O planejamento da cidade teve uma visão estratégica, sendo um ponto de conexão do Estado do Rio Grande do Sul com o restante do país.

O desenho urbano da cidade segue um traçado positivista, buscando incorporar novos conceitos do urbanismo, racional, organizado e voltado ao progresso.

"Com exceção de São Paulo, no Brasil, o modelo Haussmaniano foi o mais adotado, principalmente na então capital federal, Rio de Janeiro. [...] No início do século XX, tem-se o aparecimento do planejamento urbano e regional de uma forma profissionalizada, em que o Estado irá manter o controle. Dito de outro modo, a cidade passa a ser vista de maneira funcional e o Urbanismo, a ser uma atividade valorizada." (SCHMIDT, 2010).



Imagem 2: localização da cidade de Erechim

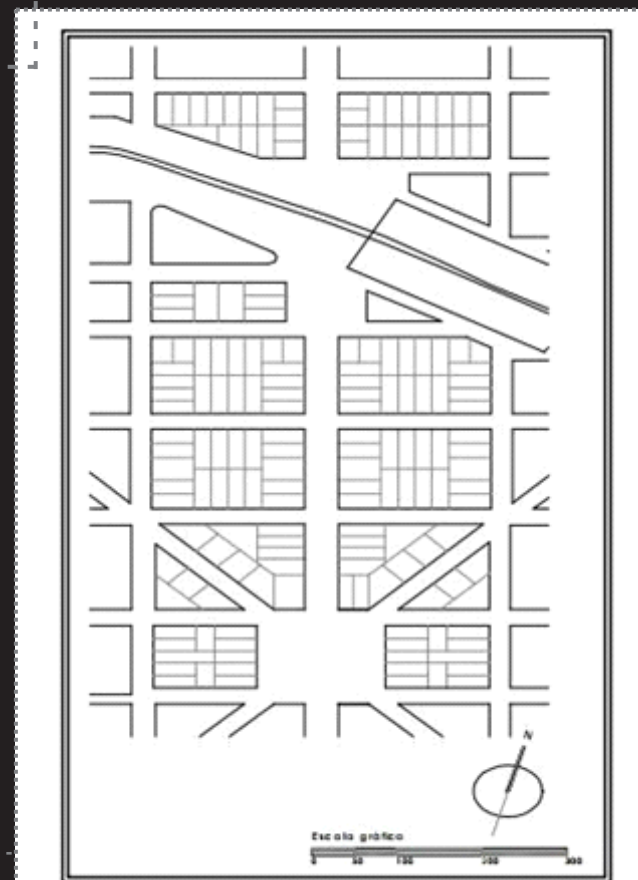


Imagem 3: traçado urbano da cidade de Erechim

Portanto, a **memória** da cidade não se encontra somente impressa nas obras que nela são realizadas, nos **monumentos**, nos **signos** e marcos visuais, mas também na vida do **dia-a-dia**, vivida nas ruas, praças, parques e nas casas da **sociedade** que nela habita. (FUNFGELT, 2004)

A linha férrea, já considerada no traçado urbano desde que a cidade foi planejada não teve interferência na organização, pois o traçado continua uniforme independente da ferrovia, ele apenas se sobrepõe a ela, sendo interrompido parcialmente.

O centro da cidade foi definido no decorrer de sua História. Antes mesmo da implantação do plano urbano, a cidade teve o seu desenvolvimento iniciado nas proximidades da Estação Ferroviária, onde a função comercial se concentrava." (Karla Fünfgelt).

A cidade conectava-se com o restante do país através da ferrovia, proporcionando a estrutura necessária para o desenvolvimento da região e foi consolidada ao contribuir para a organização, o uso e ocupação dos espaços através do traçado da cidade.

Assim, a partir do planejamento do traçado urbano da cidade e da constituição da malha ferroviária no estado do Rio Grande do Sul, tem-se a formação do município de Erechim, sendo um misto de populações, significados e diferentes apropriações e interpretações do espaço. Constituindo através destes elementos, presentes desde o princípio, a configuração cultural da cidade, sendo possível identificar as várias temporalidades através deles. Espaços inter cruzados que compõem a paisagem e que vão se modificando e refletindo as características de uma sociedade e suas manifestações culturais. A paisagem muda constantemente devido à reciclagem e à circulação dos simbolismos urbanos e os elementos que compõem esta paisagem urbana permanecem através do tempo transmitindo valores da sociedade e são capazes de expressar a cultura presente e as transformações ocorridas.

"A paisagem, assim como o espaço, altera-se continuamente para poder acompanhar as transformações da sociedade. A forma é alterada, renovada, suprimida para dar lugar a uma outra forma que atenda as necessidades da nova estrutura social." (SANTOS, 1982, pg. 38).

Desde a fundação da cidade de Erechim a cidade passou por processos econômicos, políticos e sociais que geraram várias transformações e marcas na paisagem urbana do município, refletindo os acontecimentos da sociedade como um todo. A agricultura e a extração de madeira junto com o comércio foram a base da economia do município por vários anos.

Com a implantação do distrito industrial na década de 70, aliado ao incentivo do transporte rodoviário e outros fatores relacionados às ferrovias como a privatização, modifica-se a relação do município com a ferrovia e esta entra em processo de decadência.

Estas transformações econômicas e sociais através dos anos alteram a relação da sociedade com elementos urbanos já existentes, que, devido a rapidez das mudanças acabam se tornando obsoletos na paisagem urbana sendo rejeitados ignorados e não mais reconhecidos por ela como parte da composição urbana da cidade, como é o caso da linha férrea que corta o município de Erechim. Com a decadência do transporte ferroviário ela passou de um elemento de composição fundamental na paisagem urbana para um elemento ultrapassado e retrógrado, passando a cidade a dar as costas para ela e desenvolvendo-se nas suas margens, mas sem considerá-la efetivamente no desenvolvimento.

Assim, ao longo de toda a sua extensão que corta o município foram gerados espaços residuais desconectados da dinâmica da cidade. Além disso, existem também os edifícios que se encontram em estado de abandono e depredação, que em sua maioria tinham ocupação industrial por empresas instaladas ao longo da ferrovia ou com atividades comerciais. O seu estado de abandono também é reflexo do rápido desenvolvimento da cidade e da velocidade com que as mudanças na economia e na sociedade ocorrem, sendo a arquitetura incapaz de acompanhar fisicamente esta demanda de transformação de usos e ocupação.

Com a rápida modernização e a inserção de novos conceitos de modernidade e de progresso os valores da cultura que são transmitidos através de elementos urbanos são perdidos. O desenvolvimento urbano não deve ser anulado, ao contrário, deve acontecer, mas sempre preservando as manifestações culturais de modo a transferi-las às gerações futuras, não deixando que sejam esquecidas.

Assim, o objetivo deste trabalho é preservar os traços da cultura ainda presentes dentro da cidade, não se trata de manter a configuração existente, mas sim reapropriar-se de modo coerente com as condições atuais de ocupação da cidade. A preservação da orla ferroviária e a sua relação direta com cidade, trata-se da preservação da memória viva da cidade, a história contada através de elementos históricos físicos presentes no dia-a-dia da população.

De acordo com JEUDY (1990) "Patrimônio do amanhã, patrimônio do futuro. O passado projetado no futuro, única resposta ao presente." Desse modo, não podemos imaginar a cidade sem memória, sem os vestígios do passado, dos quais podemos retirar, em qualquer tempo, partes da história, as quais possam nos servir de modelo para o presente e projeção para o futuro. (JEUDY, 1990. Apud. FUNFGELT, Karla).

OS ESPAÇOS AO LONGO DA ORLA FERROVIÁRIADE ERECHIM

A configuração atual da cidade e a memória presente em cada espaço nos faz refletir sobre a formação dos territórios urbanos e a formação cultural das cidades e consequentemente qual o papel dos arquitetos e urbanistas como membros da sociedade atual e transeuntes das cidades em constante transformação.

Talvez seja o momento de repensar a cultura do descarte em que estamos inseridos e pensar pela lógica do reaproveitamento, repensar para solucionar conflitos existentes, buscando assim a harmonia da paisagem entre dois elementos distintos e conflitantes no ambiente urbano atual: os objetos contemporâneos, dotados de uma carga de modernidade que se destaca na cidade e os

objetos obsoletos, sejam eles edifícios ou elementos urbanos, que se camuflam em meio à monumentalidade do contemporâneo, do novo e do moderno.

Estes "vazios urbanos", como podemos chamar os espaços e objetos urbanos obsoletos, podem ser encarados como alternativas; tornando-se elementos de conexão ou reconexão entre áreas em conflito, transformando-se em espaços que viabilizam a preservação da memória cultural da cidade e permaneçam vivos dentro do meio urbano, já que são lugares que foram parte fundamental da vida na cidade.

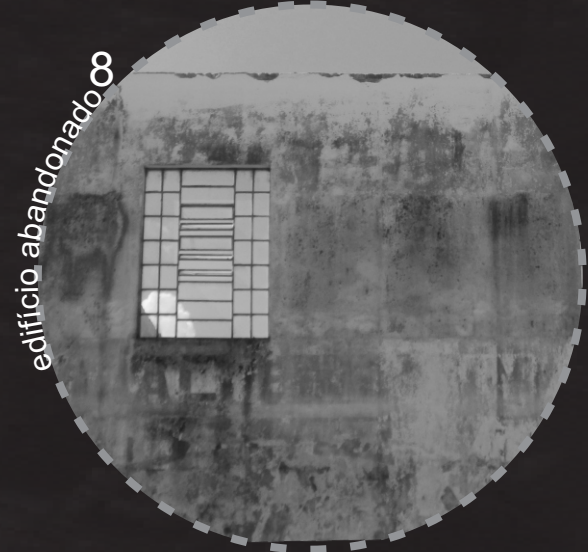
Para melhor defini-los faço uso da expressão "Terrain Vague" de Solá Morales, a qual "terrain" se refere a uma porção aproveitável de terra estando no aguardo para utilização. E "vague" pode ser relacionado com a ausência de uso, mas no sentido de expectativa de uso. Assim, podemos definir a expressão, segundo estes princípios como vazio, mas também como espaço promissor carregado de possibilidades.

São lugares obsoletos nos que somente certos valores residuais parecem se manter apesar de sua completa desafeição da atividade da cidade. São, em definitiva, lugares externos, estranhos, que ficam foram dos circuitos, das estruturas produtivas. Desde um ponto de vista econômico, áreas industriais, estações de trem, portos, áreas residenciais inseguras, lugares contaminados, tem se convertido em áreas das que se pode dizer que a cidade já não se encontra ali. (FRACALOSSI, 2012).

Como se deveria ou poderia tratar, portanto, estes espaços agora vazios pela cidade? É nesse sentido que propõem-se reviver o conceito de lugar em cada um desses espaços, buscando ter novamente a presença do ser urbano, preservando-os como alternativas no interior da cidade. Buscando encontrar uma identidade culturalmente conectada com a cidade de modo que a sensação de pertencimento e apropriação esteja presente em cada cidadão conectado com estes espaços. E através da presença de vida com o desenvolvimento de atividades, amenizar a estranheza que sentimos em relação à estes vazios na cidade, que nos transmitem insegurança e incertezas.

O objetivo é preservar a continuidade histórica destes locais e fomentar o seu reconhecimento através de intervenções cúmplices a eles, de modo a complementá-los e reinseri-los na dinâmica urbana atual da cidade, proporcionando a continuidade de fluxos, usos e ritmos que foram criados pela vida urbana que se desenvolveu ao seu redor através do tempo. Buscando assim, através destes "intervalos urbanos", dessa descontinuidade, criar novas possibilidades para a cidade.

Foram identificados ao longo da orla ferroviária diversos espaços assim caracterizados como "vazios urbanos", além de edifícios desocupados. Por entre estes espaços "vazios" da cidade foram identificadas também diversas apropriações espontâneas por parte dos moradores que serão considerados como subsídios para a proposta de ocupação de cada uma dessas áreas.



PERFIL DA ORLA FERROVIÁRIA DE ERECHIM



diversidade de ocupações

Ao analisar a orla ferroviária como um todo foi possível verificar as diferentes apropriações que ocorrem em toda sua extensão, visto que ela corta a cidade passando por áreas distintas que vão desde o centro urbano consolidado da cidade, passando por áreas de bairro com característica essencialmente residencial, até áreas periféricas conectando-se também ao meio rural.

Em cada um desses trechos urbanos foram identificadas diferentes apropriações destacadas no mapa.

Considerando, portanto, esta diversidade de ocupações e apropriações encontradas ao longo da orla ferroviária propõem-se uma reflexão sobre a composição destes espaços e como as ocupações existentes os configuram, como elas estão relacionadas ou refletem o contexto histórico de formação da cidade e como os espaços refletem a cultura e identidade da população.

Na cidade que se transforma constantemente, o arquiteto precisa atuar com atenção e criatividade tendo em vista a composição já estabelecida da paisagem urbana e seu significado.

Propõem-se olhar para as pré-existências, encarando-as como parte do projeto, sendo a base para as ações pretendidas e, assim, buscar uma harmonia entre espaços estrategicamente projetados e o contexto histórico e cultural em que estão inseridos.

VAZIOS URBANOS COMO ESPAÇOS EM POTENCIAL.

proporcionar espaços públicos de lazer com qualidade

Constata-se uma deficiência de espaços públicos de lazer nas cidades atuais advinda principalmente da displicência do poder público e da privatização dos espaços, o que prejudica principalmente as classes mais baixas que não tem seus espaços particulares para desfrutar dessa prática como acontece com as classes mais altas. É necessário, portanto, investir em espaços para a prática do lazer visando a melhora da qualidade de vida da população.

Implementar uma política de investimento muito clara na retomada da qualidade do espaço da cidade, na retomada da sua multifuncionalidade e beleza, na retomada da ideia de uma cidade que conecte usos, funções e pessoas diferentes, em segurança. Esse modelo não só é urgente para quem defende uma posição mais democrática de utilização do espaço público, da vida pública, mas também porque é mais sustentável. (ROLNIK, 2000, Pg. 184)

O lazer é aqui entendido como direito de todos, assim busca-se democratizar o uso dos espaços de vazios urbano fazendo com que cumpram seu papel social enquanto espaços vivos dentro da cidade. Portanto, objetiva-se democratizar o lazer através destes espaços criando espaços públicos de qualidade ao longo da orla ferroviária.

É necessário romper com os modelos existentes de ocupação espacial das áreas urbana e rural, enfrentando as dificuldades e resistências inerentes ao processo, para que as pessoas possam ser inseridas em um espaço harmônico. As políticas de ocupação do solo devem democratizar oportunidades, resgatar a funcionalidade e a qualidade dos logradouros públicos e melhorar a circulação de pessoas, favorecer o convívio, a integração, o encontro. (BONALUME, 2002, p. 198.)

Democratizar o **lazer** implica democratizar o espaço. Muito embora as pesquisas realizadas na área das atividades desenvolvidas no tempo disponível enfatizem a atração exercida pelo tipo de equipamento construído, deve-se considerar que para a efetivação das características do lazer é necessário, antes de tudo, que ao tempo disponível corresponda um **espaço disponível**. E se a questão for colocada na esfera da vida diária da maioria da população, não há como fugir do fato: **o espaço para o lazer é o espaço urbano**. (MARCELLINO, BARBOSA E MARIANO, 2006. Pg. 57).

Os vazios urbanos que virão a se tornar espaços de lazer estarão vinculados aos equipamentos urbanos propostos para cada área, visando construir espaços integrados onde o lazer esteja ligado às atividades diárias fomentando o uso e apropriação destes espaços. Encara-se o lazer não como mercadoria a ser adquirida, nem como distração e prática do ócio, mas sim como tempo para produção do conhecimento, descoberta de novos interesses e a participação cultural.

Busca-se potencializar neste sentido os espaços vazios de modo a urbanizá-los proporcionando espaços atrativos que fomentem a curiosidade em conhece-los.

Cumprir importante papel, também, na revitalização dos espaços e equipamentos. Assim, é muito importante a consideração dos patrimônios artísticos, arquitetônicos e urbanísticos, que fazem parte da **memória** das cidades, como elementos de **enriquecimento da paisagem urbana**. (MARCELLINO, BARBOSA E MARIANO, 2006. Pg. 63).

"Quando se pergunta às pessoas qual a importância do lazer nas suas vidas, a resposta fica entre sétimo a décimo lugar numa escala de prioridade. Isso se deve à pouca ressonância social do lazer, ainda não visto como um direito social, e também à atual hierarquia de necessidades. Porém, quando se convive diretamente com as pessoas, é possível perceber, claramente, a importância do lazer como busca de significado para as suas vidas. Além disso, muita gente faz lazer sem saber que está fazendo. Isso porque, via de regra, o que é chamado de lazer é aquilo veiculado pela mídia como tal. (MARCELLINO, BARBOSA E MARIANO, 2006. Pg. 60).

VAZIOS URBANOS IDENTIFICADOS AO LONGO DA ORLA FERROVIÁRIA



Imagem 17 - Vazio urbano área de bairro.



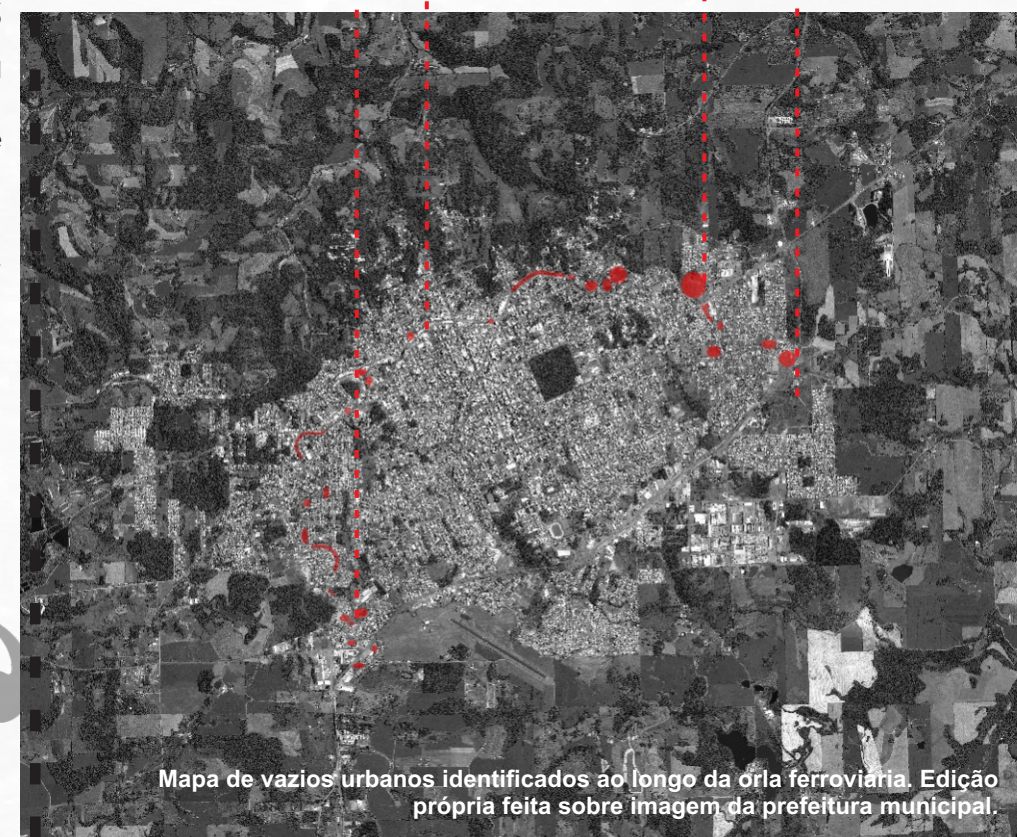
Imagem 18 - Vazio urbano central.



Imagens 19 e 20 - Vazio urbano área de bairro.



Imagens 21 e 22 - vazios urbanos ao longo da orla ferroviária em áreas periféricas



Mapa de vazios urbanos identificados ao longo da orla ferroviária. Edição própria feita sobre imagem da prefeitura municipal.

FERROVIA COMO ELEMENTO CONECTOR DE ESPAÇOS potencialidade como parque linear

A linha férrea configura-se como um espaço de vazio urbano linear que permeia toda a cidade com sua faixa de domínio ser livre de ocupações. Neste sentido, busca-se compreendê-la de modo que este espaço deixe de ser um grande vazio e torne-se um espaço urbano de qualidade, trazendo vitalidade para seu entorno.

Considera-se aqui o tratamento da orla ferroviária como parque linear, como meio de planejamento urbano; o parque linear como elemento de conexão entre os diversos espaços que tangenciam a orla ferroviária, buscando ressaltar a importância de áreas públicas distribuídas ao longo dos bairros da cidade, próximo às residências e margeando as atividades diárias da população.

“Para Magalhães (1996), o conceito contemporâneo de parque linear pretende preservar as estruturas fundamentais da paisagem, que em meio urbano penetram no tecido edificado de modo a tentacular e contínuo, assumindo diversas formas e funções cada vez mais urbanas, que vão desde o espaço de lazer e recreio, ao enquadramento de infraestruturas e edifícios, à simples rua ou praça arborizada. Este objetivo é alcançado tanto através da criação de novos espaços como da recuperação dos existentes. (MAGALHÃES, 1996, apud FRIEDRICH, Daniela, 2007, pg. 44)

Busca-se portanto, um outro olhar sobre este espaço, agora visto como um local carregado de possibilidades que pode abrigar diversos usos e funções, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida e composição da paisagem de modo que o espaço livre e público seja protagonista na configuração da cidade.

“Segundo Gonçalves (1998), é fundamental e urgente reelaborar o modo de produção e gerenciamento dos espaços urbanos a partir dos espaços livres públicos. Para o autor, as tendências contemporâneas do planejamento urbano dão ênfase ao espaço livre público como principal estruturador da cidade, pois é nele que se constrói a cidade e a cidadania, promovendo a cidade para todos. (GONÇALVES, 1998, apud FRIEDRICH, Daniela, 2007, pg. 44)

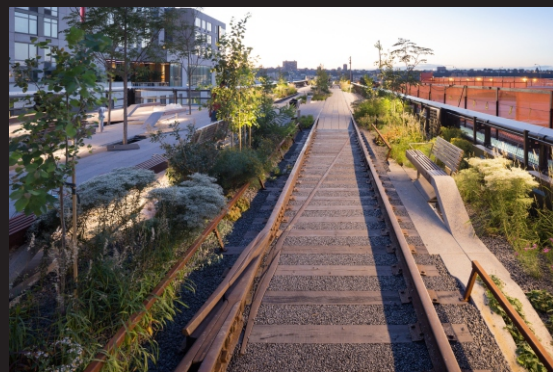


Imagem 23: High Line - Nova York

FERROVIA COMO ELEMENTO DE LIGAÇÃO potencialidade como meio de transporte

A ferrovia durante muito tempo foi de grande importância no transporte de cargas na região de Erechim, para o escoamento da produção local e também para o acesso a região localizada no interior do estado. Atualmente a ferrovia encontra-se desativada e consequentemente, subutilizada, já que nem o transporte de carga nem o de passageiros prosseguiu suas atividades na região.

Para a proposta, considera-se, portanto, a não utilização da malha ferroviária no perímetro urbano para transporte de carga, já que a cidade se desenvolveu sobre a ferrovia durante os anos de desativação, apropriando-se de diferentes maneiras deste espaço que foi abandonado pelo tempo, mas que permanece estagnado em meio a dinâmica de vida da cidade.

Caso o trecho em questão tenha suas atividades retomadas futuramente, propõe-se que a extensão que se insere no perímetro urbano da cidade de Erechim seja relocada para além das áreas consolidadas da cidade, já que as condições atuais de ocupação do trecho dentro da malha urbana exigiriam uma reconfiguração total.

Considera-se então, a ferrovia como potencial para transporte urbano do município de Erechim através do aproveitamento da estrutura existente, visto que ela corta a cidade, passando por diversos bairros, incluindo áreas periféricas e liga-os ao centro; funciona como um elemento de conexão e pode se tornar um facilitador da mobilidade urbana, já que tem seu traçado consolidado na malha urbana da cidade.

Outro ponto importante a ser destacado e conectado neste circuito urbano é a Universidade Federal da Fronteira Sul, localizada na RS 135, distante cerca de 12 km do centro da cidade de Erechim.

Além de estar inserida em diversos bairros, a ferrovia está conectada diretamente com o terminal urbano da cidade, facilitando assim a implantação de um sistema de transporte urbano integrado no município.

Assim, propõem-se o aproveitamento da estrutura existente para a implantação de um Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) vinculado a uma ciclovia por toda a extensão da orla ferroviária do trecho em questão, buscando facilitar a mobilidade urbana e contribuir para a consolidação de uma rede de transporte urbano integrado no município.

transporte por vlt

Os VLT's são considerados, atualmente, uma solução para os problemas de transporte público tendo como alternativa a utilização da infraestrutura ferroviária que se encontra em desuso em muitos municípios no país. Com as evoluções atuais, os VLT's ficaram mais leves, rápidos e confortáveis, além de serem pouco poluentes e seguros. Movidos a eletricidade ou diesel, podem ser considerados uma solução para locais onde a estrutura de trilhos já está posta. Sua implantação também pode proporcionar vitalidade à cidade, quando proporciona uma mudança da paisagem urbana trazendo vida ao entorno.

Funciona com uma baixa taxa de ocupação da via o que prioriza os pedestres e melhora a paisagem urbana da cidade, pois ao contrário dos trens, não há muros dividindo o espaço do VLT do espaço do pedestre, a intenção é justamente tornar a cidade mais integrada.

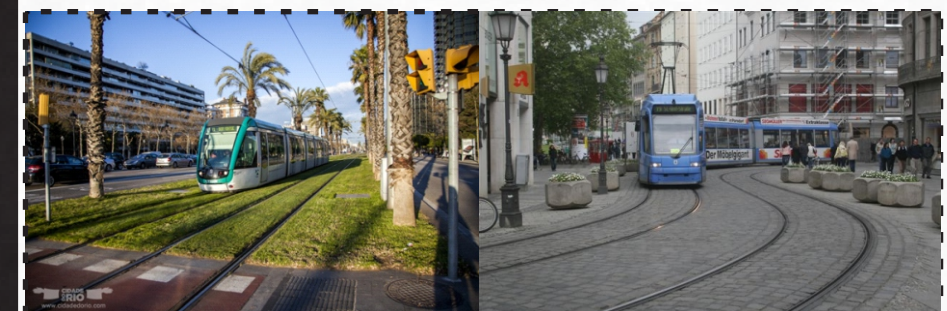


Imagem 24: Veículo Leve sobre Trilhos na cidade de Barcelona Imagem 25: Veículo Leve sobre Trilhos na cidade de Munique

transporte ciclovário

Juntamente com a implantação do VLT propõem-se a implantação da ciclovia. A orla ferroviária se configura como espaço em potencial para a implantação do transporte ciclovário que a tempo vem sido debatido na cidade de Erechim e tem encontrado algumas dificuldades devido a irregularidade topográfica da cidade. Problema que não existe na orla ferroviária já que esta permanece com pequeno desnível em todo o seu trecho.

Assim, seriam dois meios de transporte alternativos, a bicicleta e o vlt, que estariam conectados com o transporte urbano existente através de estações intermodal distribuídas pelos bairros da cidade e vinculadas à rede de espaços públicos proposta para a orla ferroviária. Dessa forma, fomenta-se a ressignificação da orla ferroviária através da ocupação dos espaços de vazios urbanos disponíveis.



Imagem 26: Estudo de implantação de VLT na cidade de Brasília Imagem 27: Estudo de implantação de VLT na Baixada Santista

POR QUE

ESPAÇOS PÚBLICOS E LAZER EM ERECHIM

?

“Há muito a cidade deixou de ser basicamente um espaço público, neutro, sem querer chamar a atenção. A própria cidade é um produto a ser vendido para o desenvolvimento de atividades lucrativas.” (SASSEN, 2000.)

O lazer vem sendo visto como objeto de consumo na atual sociedade capitalista e consequentemente o espaço destinado a ele também, o que tende a privatização de muitos espaços de convívio.

Busca-se, com este trabalho percorrer o sentido inverso, ou seja, resgatar o conceito de espaços urbanos e públicos vinculados à prática cultural do lazer e aliados a constatação da deficiência destes espaços na cidade atual, considerando a cidade como sendo o espaço ideal para que o lazer possa se desenvolver.

“O processo desordenado de constituição das cidades brasileiras não garantiu espaço para uma ocupação planejada do solo urbano. A consequência desse problema aparece na forma de disfunções urbanas.” (SANTOS & MIOTTO, 2003)

O traçado urbano da cidade de Erechim segue um traçado positivista, com objetivo racional, organizado e voltado ao progresso, configurado por uma ampla avenida central e uma praça principal para onde convergem 10 ruas. Essa configuração urbana gera conflitos espaciais como diversas vias que convergem, gerando espaços de difícil ocupação que acabam se tornando residuais. São nestes espaços que se configuram a maioria das áreas públicas da cidade, espaços sem qualidade remanescentes de uma malha projetada.

No município de Erechim destacam-se alguns espaços públicos centrais utilizados intensamente pela população como o canteiro central das avenidas Sete de Setembro e Maurício Cardoso (1), a Praça Daltro Filho (2) e o Seminário Nossa Senhora de Fátima (3), que trata-se de um espaço privado mas aberto a comunidade.



Imagem33: Canteiro central Av. Maurício Cardoso



Imagem34: Praça Daltro Filho



Imagem35: Seminário Nossa Senhora de Fátima

Nas áreas periféricas os espaços públicos mapeados pela prefeitura municipal são espaços sem qualificação e muitos deles se configuram como terrenos baldios.



mapa: divisão de trechos ao longo da orla ferroviária

a orla ferroviária de Erechim

ocupações

Para uma melhor compreensão e entendimento da orla ferroviária, a extensão que corta a cidade de Erechim foi dividida aqui em cinco trechos conforme suas características de ocupação e semelhanças identificadas a partir de visitas ao local.

trecho A

Área central da cidade de Erechim, inserida no núcleo urbano consolidado. Caracteriza-se pela ocupação densa nas bordas da orla ferroviária e pela presença de diversos edifícios em estado de abandono;

trechos B1 e B2

Área característica de bairro, predominantemente residencial. Caracterizada pela proximidade das residências com o espaço da orla ferroviária e a apropriação deste por parte dos moradores como extensão do seu lote. A ocupação que se destaca nestas áreas é a utilização da faixa de domínio da ferrovia como espaço produtivo.

trecho C1 e C2

Área periférica da cidade de Erechim, predominantemente residencial, com infraestrutura urbana precária e grande deficiência em equipamentos e áreas públicas. Destaca-se nesta área, a ocupação de trechos da orla ferroviária por habitações informais, principalmente no trecho C,1 onde são mais de 200 famílias que estão estabelecidas sobre a faixa de domínio da ferrovia.

legenda mapa

- Trecho A - Centro
- Trecho B - Bairros
- Trecho C - Bairros Periféricos



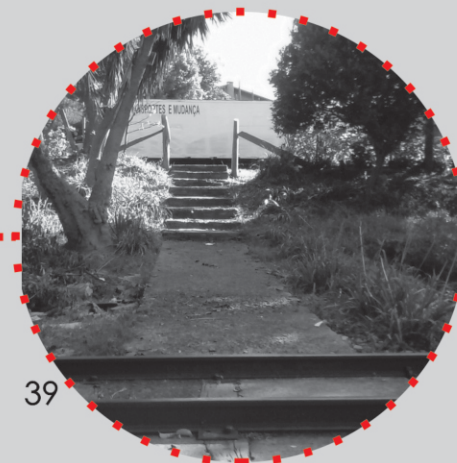
36



37



38



39



40



41

TRECHO A



Trecho da orla ferroviária que corta a área central da cidade. Parte do centro urbano consolidado inserido no núcleo de formação histórico da cidade, do qual a ferrovia exerceu papel fundamental na configuração e desenvolvimento visto que na formação da cidade a praça da bandeira e a estação ferroviária configuraram a primeira via e no entorno desta se efetivaram as primeiras ocupações. Ao longo da orla ferroviária instalaram-se diversas indústrias e fábricas buscando a vantagem da proximidade com o transporte que faria a exportação dos seus produtos, configurando assim a paisagem industrial da área. Característica que permanece até hoje com galpões de grande porte utilizados atualmente como depósito. Alguns foram adaptados e receberam novos usos e outros permanecem em estado de abandono ressaltando sua condição de obsoleto na configuração atual da cidade. Dentre eles

a estação ferroviária da cidade, patrimônio histórico abandonado pelo tempo.

O trecho caracteriza-se principalmente pela intensa ocupação da orla ferroviária que avança muitas vezes na faixa de domínio da estrada de ferro. A ocupação densa se dá de modo que todas as edificações orientam-se de costas para a ferrovia criando uma área conflituosa no centro urbano e favorável à marginalização. Caracteriza-se também pelo conjunto de edifícios remanescentes de um período industrial, economicamente dependente da ferrovia e que hoje se encontram em estado de abandono, já que sua função foi perdida através do tempo com as mudanças ocorridas na economia e na sociedade. Estes espaços ausentes de ocupação, tangentes a vida e dinâmica da cidade atual, são vistos agora como espaços em potencial, onde vinculados aos espaços externos serão

novamente na dinâmica da cidade através do reconhecimento do seu valor histórico cultural, como símbolos da história viva da cidade a ser preservada. Podem ser assim definidos como:

“[...] espaços entre formas, ou formas espaciais entre coisas utilitariamente definidas, constituem agora campos para ações imprevistas, onde nem função nem forma são abandonadas, mas enriquecidas, um campo propício para uma emissão de vetores de intensidade múltiplos e simultâneos além de uma superfície programática favorável, constantemente em mutação, geradora de conflitos, em permanente latência à espera de novas relações. (GUATELLI, 2005. Pg 209. Apud. Ghisleni, 2014).”

Vazio urbano



42

Antigo posto de gasolina



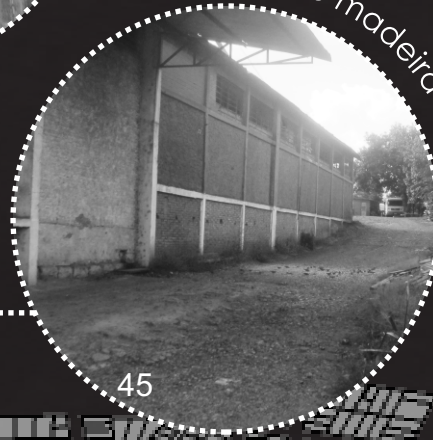
43

Indústria madeireira



44

Depósito de madeira



45

Vazio Urbano



46

Estação férrea



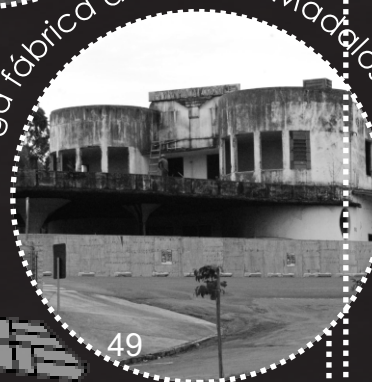
47

Galpões industriais



48

Antiga fábrica de móveis Madeloso



49

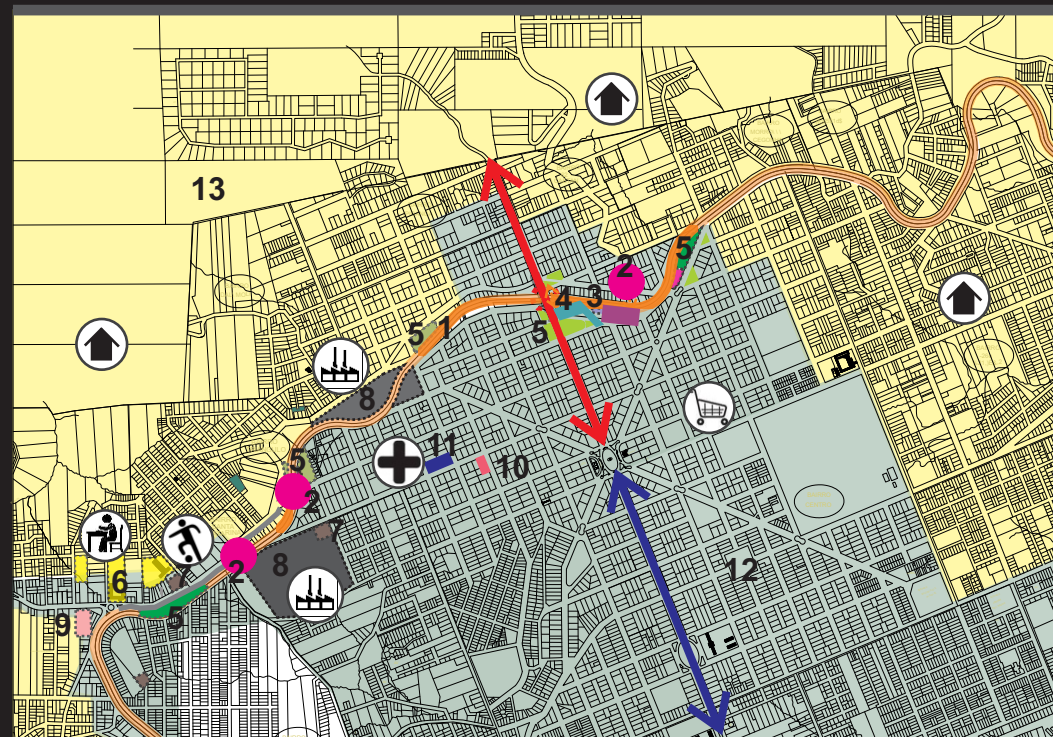
Além da luta para a obtenção de novos espaços, deve-se cuidar da conservação dos já existentes. Muitas vezes, a solução não está na construção de novos equipamentos, mas na sua recuperação e revitalização, destinando-lhes a sua função original ou, com as devidas adaptações, outras finalidades. (MARCELLINO, BARBOSA E MARIANO. 2006. Pg 62)

Para eles é proposta então uma ocupação ligada a valorização do patrimônio e reflexão histórica através dos novos usos voltados a cultura e lazer, considerando sempre as ocupações existentes que são reflexo da ação do tempo sobre estes edifícios.

Ao conceito de reabilitação (ou requalificação) atribuiremos uma ação que preserve, o mais possível, o ambiente construído existente (pequenas propriedade, fragmentação no parcelamento do solo, edificações antigas) e dessa forma também os usos e a população moradora. A reforma necessária na infraestrutura existente para adaptá-la a novas necessidades procura não descaracterizar o ambiente construído herdado. Nos edifícios busca-se fazer "intervenções mínimas" indispensáveis para garantir conforto ambiental, acessibilidade e segurança estrutural." (MARICATO, 2013. Pg 126).

Busca-se assim, a preservação do patrimônio histórico, artístico e paisagístico, assim como do "patrimônio comum" ou "banal", como define Ermínia Maricato, pensando sempre nas necessidades da população local e não a valorização imobiliária que poderia ser proporcionada com uma renovação da área, o que acontece na maioria das vezes em meio aos processos de urbanização que ocorrem rapidamente guiados por interesses imediatistas de uma sociedade ditada pelo consumo.

A visão utilitarista do espaço é determinante também nos processos de renovação urbana, ou seja, nas modificações dos lugares já urbanizados, ditados pelas transformações verificadas nas relações sociais. Além da alteração da paisagem, fato mais facilmente observado e que, pela ausência de critérios, geralmente contribui para a descaracterização do patrimônio ambiental urbano e a consequente perda das ligações afetivas entre o morador e o habitat, ocorrem a diminuição dos equipamentos coletivos e o aumento do percurso casa/trabalho, enfim, o favorecimento de pequenos grupos sociais em detrimento dos antigos moradores. (MARCELLINO, BARBOSA E MARIANO. 2006. Pg 58)



Legenda

- | | | | |
|----|--|--|-----------|
| 1 | Ferrovia | | Indústria |
| 2 | Edifícios em desuso | | Comércio |
| 3 | Estação ferroviária desativada | | Esporte |
| 4 | Terminal urbano | | Educação |
| 5 | Praças e/ou vazios urbanos | | Habitação |
| 6 | Educacional | | |
| 7 | Espaço esportivo | | |
| 8 | Indústria | | |
| 9 | Igreja | | |
| 10 | Cultural | | |
| 11 | Saúde | | |
| 12 | Setor com predomínio de comércio e serviço | | |
| 13 | Setor predominantemente residencial | | |

Vias de acesso a área

- Avenida Maurício Cardoso
- Avenida Sete de Setembro
- Conexões existentes



Imagem 50: Estação Ferrovia Erechim - RS



Imagem 51: Galpões industriais, atualmente em desuso



Imagem 52: Relação das edificações do entorno com a ferrovia



Imagem 53: Antigo posto de gasolina, atualmente abandonado



Imagem 54: Antiga madeireira. Edifício atualmente abandonado

PROPOSTA PARA O TRECHO A

diretrizes de ocupação

- 1 Valorização do patrimônio cultural e da memória da cidade através da preservação dos espaços;
- 2 Reinserção do patrimônio edificado, obsoleto, na dinâmica de vida da cidade atual;
- 3 Valorização do edifício da estação férrea através da reconfiguração do seu entorno;
- 4 Qualificar a orla ferroviária para que as edificações do entorno se voltem para ela;

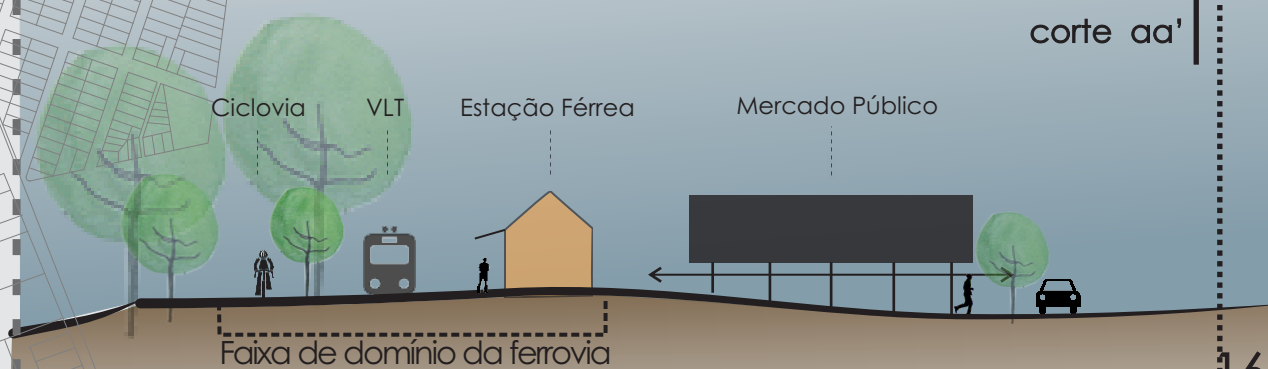
proposta para a área



- 1 Ciclovía;
 - 2 Estação férrea;
 - 3 Estações VLT;
 - 4 Área esportiva;
 - 5 Edifícios abandonados que sofrerão intervenção;
 - 6 Ferrovia como parque linear;
- ↔ Conexão entre espaços públicos;
- ↔ Conexão existente/caminho de pedestre.

Escala: 1/8000

corte aa'



Corte AA' da proposta: Reconfiguração da quadra da Estação Ferroviária

diretrizes de ocupação

Para os edifícios aqui identificados como obsoletos, que em maior parte se encontram em estado de abandono e não se enquadram em um tipo de patrimônio com preservação específica, é proposta sua preservação em função do seu referencial histórico e cultural, bem como a preservação da vitalidade da área, buscando evitar uma completa reciclagem urbana do local e contribuir para a variedade de usos.

“Trechos extensos construídos ao mesmo tempo são por si próprios incapazes de abrigar um espectro amplo de diversidade cultural, populacional e de negócios. São incapazes até mesmo de abrigar uma diversidade comercial considerável. (JACOBS, 2009. Pg 211).

“Mas os fomentadores informais das artes – estúdios, galerias, lojas de instrumentos musicais e de material artístico, salas dos fundos onde os negócios de fundo de quintal, de baixo rendimento permitem travar uma conversa prolongada -, esses se instalam em prédios antigos. (JACOBS, 2009. Pg 208).

Uma das coisas mais admiráveis e agradáveis que podem ser vistas ao longo das calçadas das grandes cidades são as engenhosas adaptações de velhos espaços para novos usos. A sala de estar do casarão que se transforma em sala de exposições do artesão, o estabulo que se transforma em casa, [...] – são desse tipo as pequenas transformações que estão sempre ocorrendo nos distritos em que há vitalidade e que atendem as necessidades humanas. (JACOBS, 2009. Pg 215).

Assim, a proposta de ocupação destes edifícios vem em função de preservar a memória que os envolve mas reciclando seus usos de modo que estejam novamente inseridos na dinâmica de vida da cidade atual.

A proposta para estes edifícios é que adquiram um caráter cultural, de modo que possam refletir questões históricas de memória da cidade ao mesmo tempo em que serão palco da produção cultural do município.

Para os demais espaços livres são propostos espaços públicos que envolvem a prática do lazer, esportiva, cultural e social. Buscando sempre interligar estes espaços criados os demais espaços públicos existentes na cidade.



Imagem 55: Fotomontagem de intenções projetuais. Estação férrea como espaço cultural vinculado ao terminal urbano. Edição própria



Imagem 56: Fotomontagem de intenções projetuais. Quadra da estação férrea: VLT e nova proposta para o mercado público. Edição própria



Trecho da orla ferroviária caracterizado por um setor predominantemente residencial com poucos comércios identificados, poucos equipamentos públicos e oferta de serviços. Trata-se do setor de transição entre o centro urbano consolidado da cidade e as áreas periféricas em expansão. A proposta para a área tem como base a potencialização do espaço como área de transição com vocação para se tornar um setor de bairro de qualidade, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida da população, proporcionando espaços públicos de lazer através da valorização de uma cultura presente e identificada em grande proporção nestes espaços, a agricultura urbana.

A produção de alimentos nos quintais, terrenos excedentes das construções e terrenos desocupados (vazios urbanos) é uma cultura muito comum na cidade de Erechim.

Neste trecho da orla ferroviária caracterizado como setor de bairro predominantemente residencial, esta prática de produção destaca-se como forma de ocupação da orla ferroviária por parte dos moradores lindeiros. Busca-se então a valorização de uma cultura existente através da sua inserção nos espaços públicos a serem propostos nesta área. Tem-se a cultura do cultivo como principal diretriz para a composição destes espaços, buscando qualificar a área vinculando esta prática aos espaços públicos de lazer e considerando o cultivo como meio de subsistência local.

A Agricultura Urbana é uma boa opção para a requalificação de áreas urbanas degradadas pois aproveita os recursos naturais dos espaços; aumenta o total de áreas verdes na cidade; aumenta o espaços produtivos na cidade [...] (A importância das Hortas Urbanas na requalificação de áreas urbanas degradadas) (GOMES, 2012. Pg. 16)





No contexto urbano atual onde as cidades dependem da importação de grandes quantidades de alimento para seu subsídio, destaca-se a importância de valorizar a agricultura urbana como meio de suprir parte da necessidade de alimento local, bem como promover a aproximação do consumidor com o seu alimento. Além disso, a agricultura urbana é encarada aqui como ferramenta de apoio para o planejamento de uma cidade mais verde e eficiente, ou seja, na preservação destes espaços como espaços de produção.

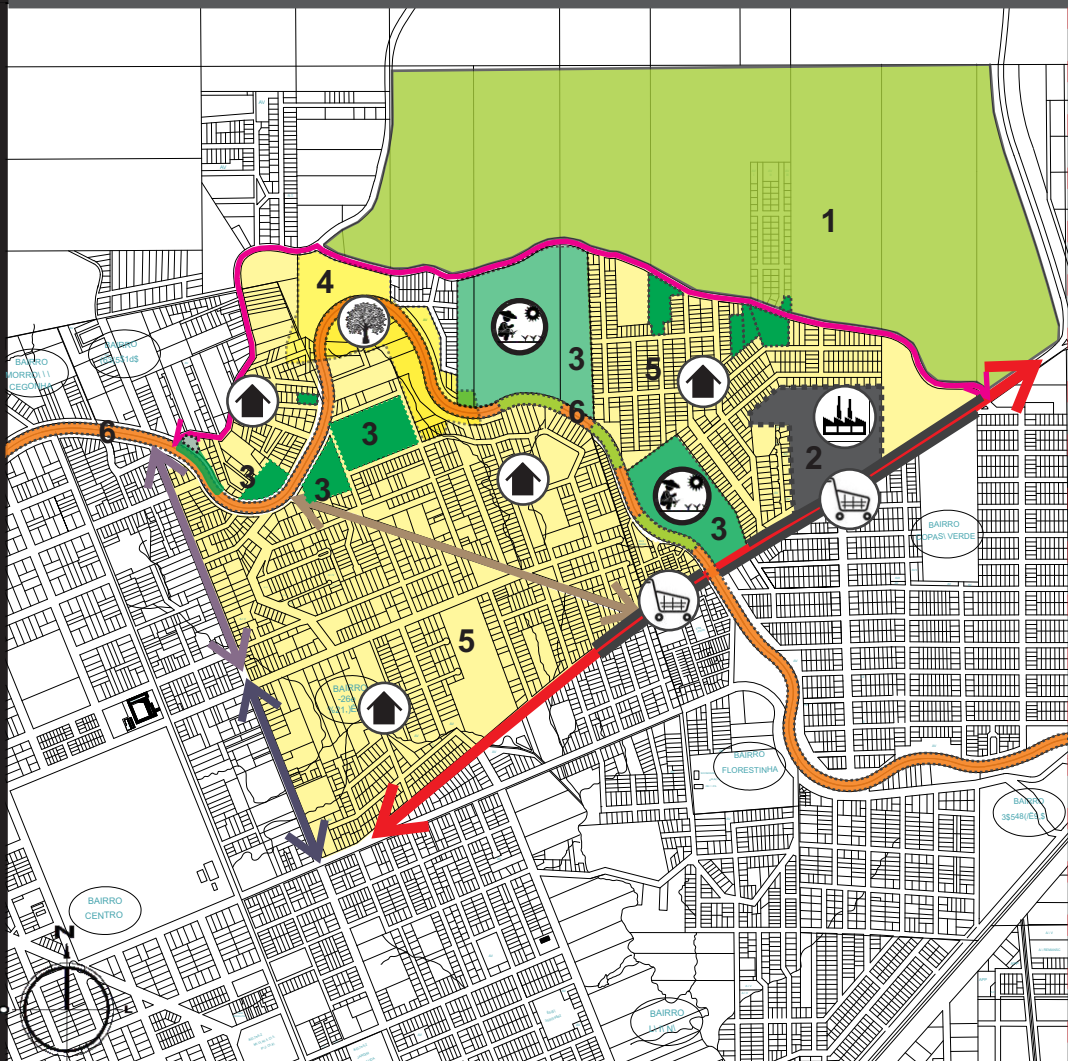
Propõem-se então, a valorização desta cultura existente através da sua inserção nos espaços públicos criados ao longo da orla ferroviária, tratam-se, portanto, de espaços públicos produtivos.

A definição de agricultura urbana refere-se à localização dos espaços dentro e ao redor das cidades ou áreas urbanas. A área intra-urbana refere-se a todos os espaços dentro das cidades que podem ter algum tipo de atividade agrícola. Podem ser áreas individuais ou coletivas ou ainda públicas dentro e entre os contornos das cidades, incluindo as vias públicas, praças, parques e áreas ociosas como lotes e terrenos baldios. (MACHADO; MACHADO, 2002. Pg 11 e 12).



B1

Levantamento do que existe hoje no local



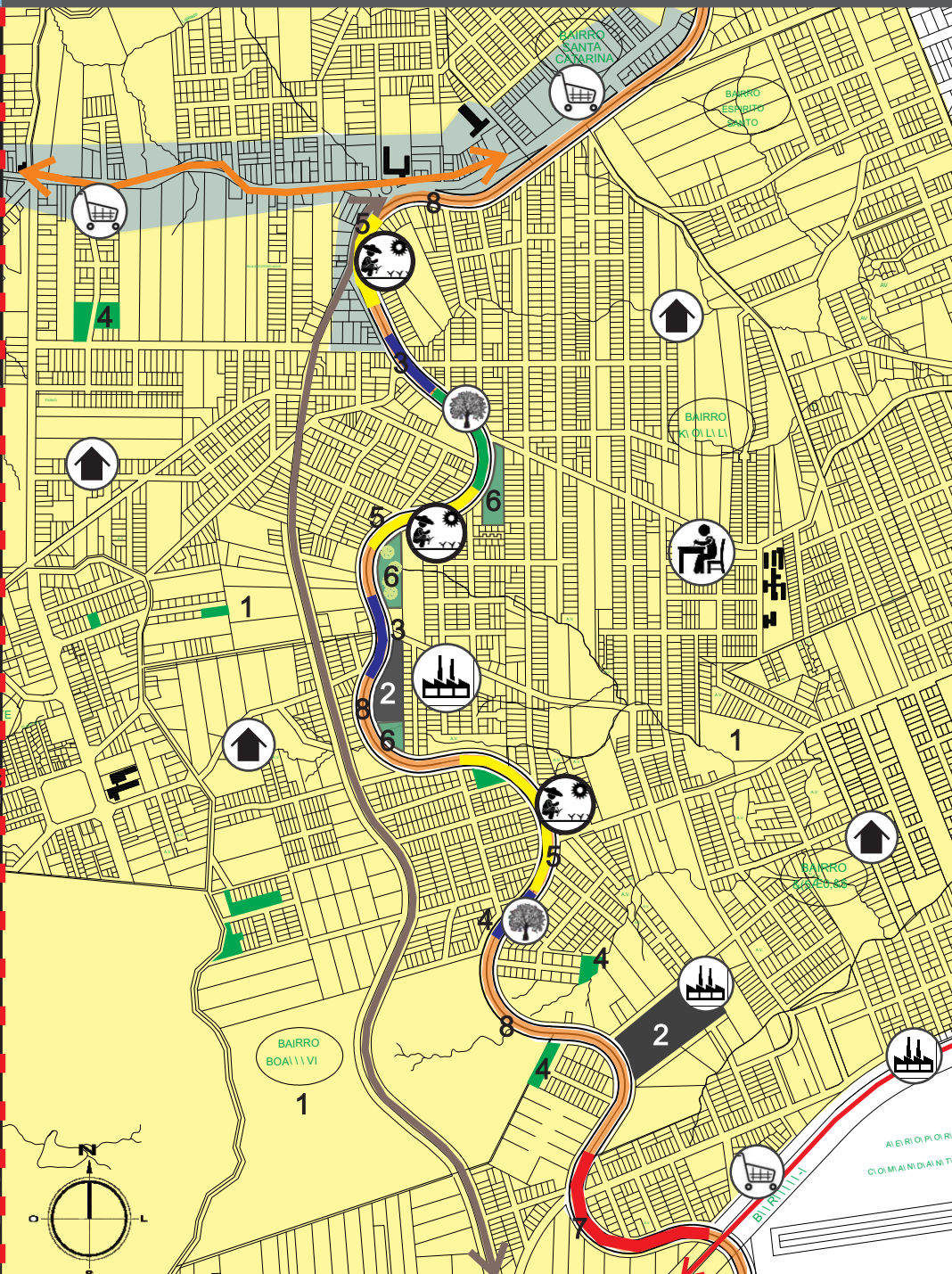
- | | | | |
|---|---|--|----------------|
| 1 | Área em expansão/ consolidação de loteamentos | | Indústria |
| 2 | Indústria | | Comércio |
| 3 | Vazio urbano/ terreno em potencial | | Residências |
| 4 | Vegetação densa a ser preservada | | Área verde |
| 5 | Área Habitacional | | Área produtiva |
| 6 | Ferrovia | | |

Vias de acesso a área

- | | |
|--|----------------------------|
| | Rua Dr. Sidney Guerra |
| | Estr. Esperança |
| | Rua José Reinaldo Angonese |
| | Rua Machado de Assis |
| | Rua Quintino Bocaiúva |

B2

Levantamento do que existe hoje no local



- | | | | |
|---|---|--|----------------|
| 1 | Área habitacional | | Indústria |
| 2 | Indústria | | Comércio |
| 3 | Ocupação com agricultura urbana | | Residências |
| 4 | Áreas verdes segundo mapa da prefeitura municipal | | Área verde |
| 5 | Vegetação densa - preservação como área verde | | Área produtiva |
| 6 | Vazio urbano/ terreno em potencial | | |
| 7 | Ocupação da orla ferroviária por habitações informais | | |
| 8 | Ferrovia | | |
| | Rua José Oscar Salazar | | |
| | Rodovia BR 153 | | |



Imagem 80: ligações/passagens de pedestre

diretrizes de ocupação

- 1 Qualificação do espaço através da valorização da cultura do cultivo;
- 2 Espaços públicos produtivos vinculados às atividades esportivas/lazer;
- 3 Preservar a relação vicinal presente na área e a relação próxima das residências com o espaço da orla ferroviária;
- 4 Proporcionar espaços públicos de qualidade para os bairros da cidade, aproveitando os espaços de vazios urbanos disponíveis;
- 5 Implantação de serviços básicos e comércios vicinais através de novas edificações;

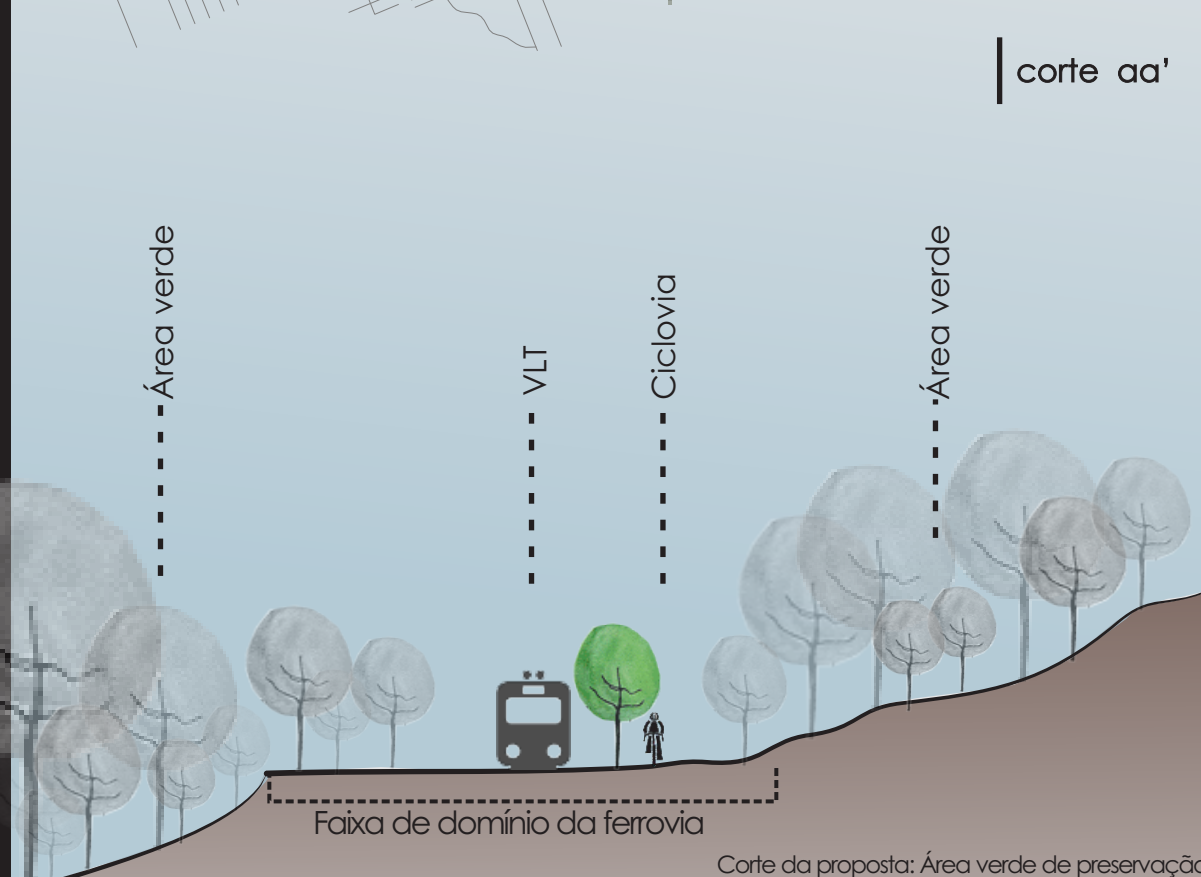
proposta para a área



legenda mapa

- Área esportiva
- Área Verde
- Estação VLT
- Ciclovias
- Comércio
- Espaço público/lazer
- Espaço Público Produtivo

- 1 Ciclovias;
- 2 Orla ferroviária tratada como parque linear produtivo;
- 3 Espaço de vazio urbano ocupado como espaço público produtivo;
- 4 Estações de vinculadas a áreas esportivas e/ou de comércio e serviço;



Corte da proposta: Área verde de preservação

Imagem 81: Fotomontagem mostrando a integração entre o espaço verde, o transporte público e as ciclovias.

diretrizes de ocupação

Para esta área, propõem-se um olhar apurado para a cultura local e como, ao longo do tempo, a cidade se desenvolveu e se apropriou da orla ferroviária como espaço particular, seja como área de estar ou área de produção (cultivo, agricultura urbana).






Além disso, trata-se de um trecho de bairro com poucos serviços e comércios disponíveis, além da deficiência de espaços públicos de qualidade. Busca-se então, através das intervenções, contribuir para a melhora da qualidade de vida dos bairros lindeiros à orla ferroviária de modo a proporcionar espaços de lazer de qualidade,

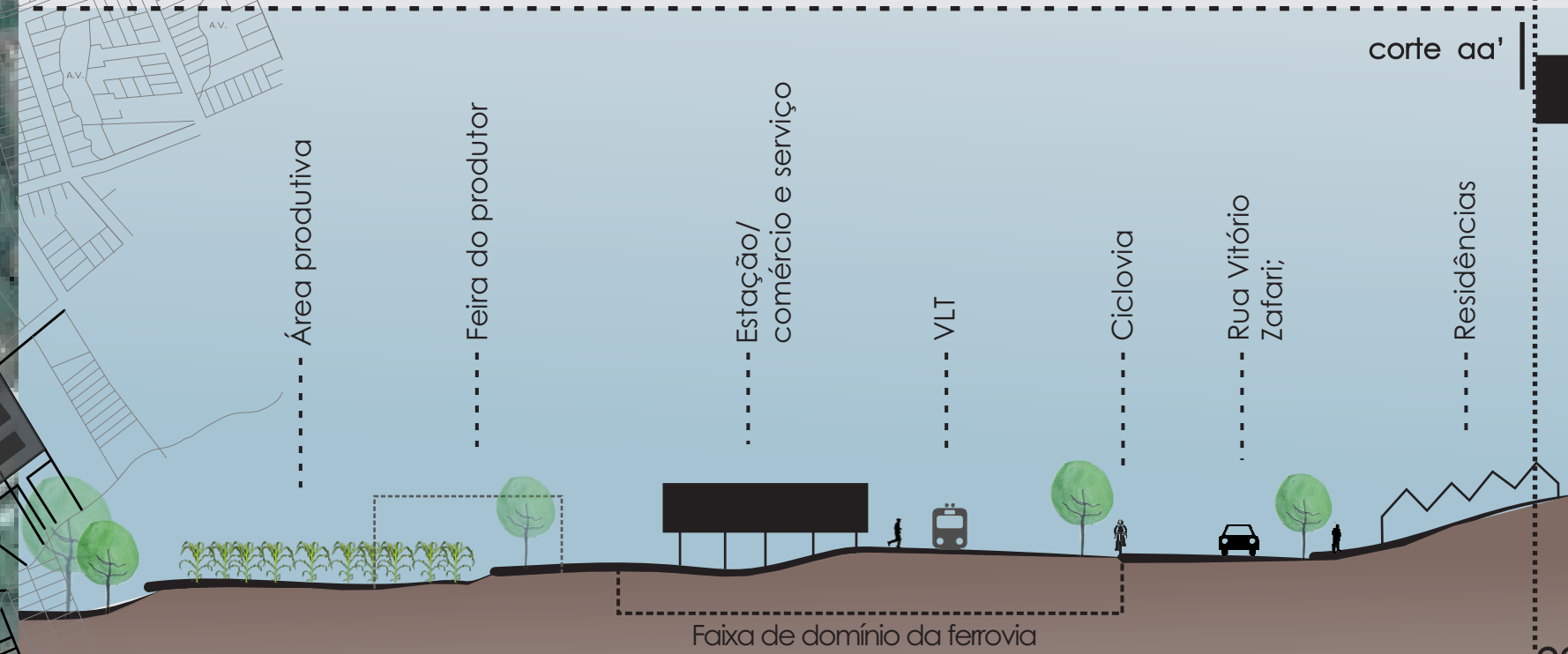
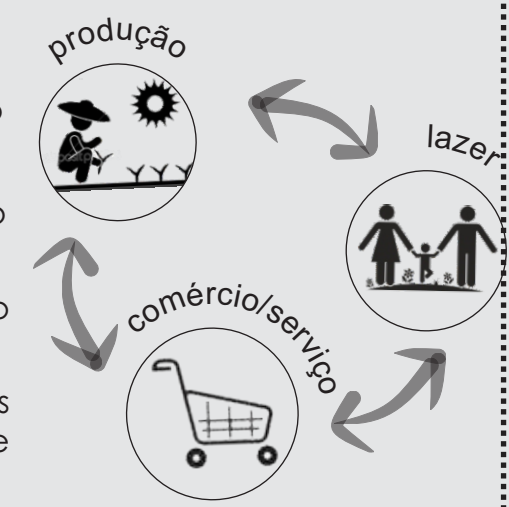
vinculados às áreas de produção, aproveitando os vazios urbanos identificados anteriormente no trecho. São propostas também novas edificações que abrigam as estações de transporte público vinculadas a comércios e serviços, sempre abertas ao espaço público externo. Este, trabalhado como área pública de qualidade.

Em cada um dos trechos (B1 e B2) também são propostos espaços para comercialização da produção agrícola.

proposta para a área

-  Área esportiva
-  Área Verde
-  Estação VLT
-  Ciclovia
-  Comércio/feira produtor
-  Espaço público/lazer
-  Espaço Público Produtivo

- 1**  Ciclovia;
- 2**  Requalificação da Rua Vitório Zafari;
- 3**  Orla ferroviária tratada como parque linear produtivo;
- 4**  Espaço de vazio urbano ocupado como espaço público produtivo;
- 5**  Estações de VLT vinculadas a áreas esportivas e/ou de comércio e serviço;





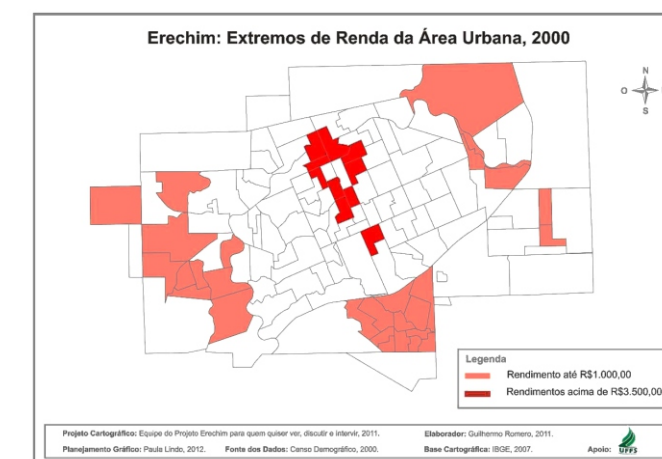
Trata-se de uma área de bairro caracterizada como área periférica da cidade de Erechim, delimitada por dois elementos urbanos que tangenciam a área, a ferrovia e a BR 153.

Nesta área destaca-se a ocupação da faixa de domínio da orla ferroviária por habitações informais nos bairros Florestinha e Aeroporto. Naquele são mais de duzentas famílias que ocupam uma extensão de cerca de 1km. Já no bairro Aeroporto a orla ferroviária passou por processo de desocupação e as famílias foram realocadas para loteamentos de Habitação de interesse social através de programas da prefeitura. O trecho da orla ferroviária desapropriado foi alvo de novas ocupações e se encontra assim até hoje.

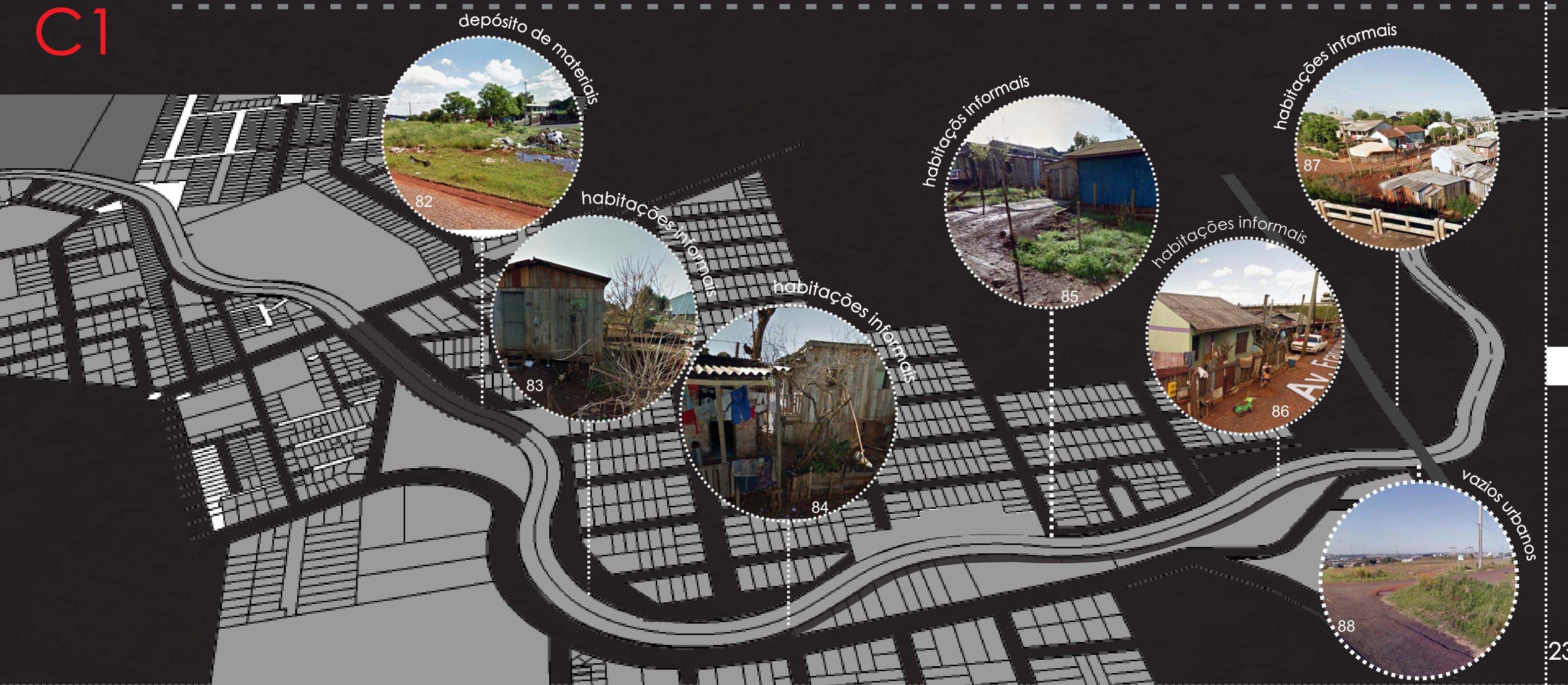


Imagem 89 e 90: Residências no trecho C1.

Apresenta carência de infraestrutura urbana e de equipamentos e serviços públicos, além de estar em destaque no mapa de extremos da renda do município de Erechim. Trata-se, portanto de uma área vulnerável e que necessita um olhar mais apurado em questão de planejamento urbano.



Mapa elaborado pelo projeto de extensão: Erechim para quem quiser ver, discutir e intervir.



TRECHO C

C2



Imagem 91: Residências (trecho C2).



Imagem 92: Residências nas proximidades da BR 153 (trecho C2).

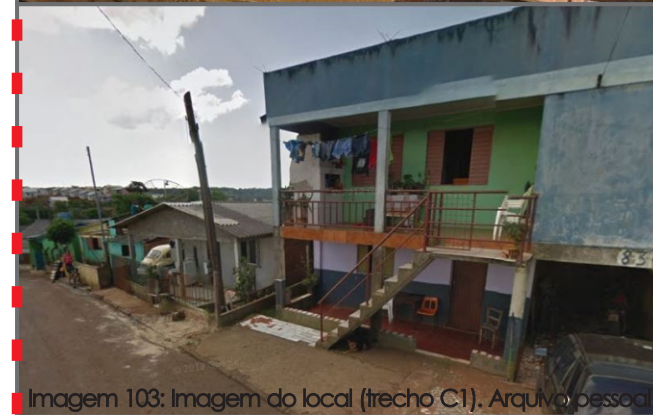


Imagem 93: Residências Bairro Aeroporto (trecho C2).





- | | | | |
|---|---|----|--|
| 1 | Área Verde segundo mapa da prefeitura municipal | 8 | UBS Bairro Florestinha |
| 2 | Subestação/ Depósito de materiais elétricos | 9 | Comércio e Serviço |
| 3 | Vazio urbano/ Depósito de materiais rede elétrica | 10 | Área habitacional |
| 4 | Vazio urbano e/ou área verde | 11 | Ferrovia |
| 5 | Loteamento Habitação de Interesse Social | 12 | Faixa da orla ferroviária ocupada por habitações informais |
| 6 | Sede dos recicladores do Bairro Florestinha | ↔ | Rodovia BR 153 |
| 7 | Escola Municipal de Ensino Fundamental Caras Pintadas | ↔ | Rua Dr. Sidney Guerra |
| | | ↔ | Av. Francisco M. Sperancke |



Aqui a orla ferroviária tem ocupação informal intensa, são mais de duzentas famílias que se estabeleceram na área, segundo levantamento da Prefeitura Municipal de Erechim. Atualmente, a área está em processo de desapropriação e as famílias que ali residem serão realocadas para loteamentos de interesse social através de programas da secretaria de habitação da prefeitura municipal.

Grande parte das habitações encontram-se em estado precário, construídas com sobra de materiais, em geral de madeira. Por outro lado existem edificações de maior porte e valor consolidadas na faixa de domínio da ferrovia, construídas em alvenaria ou de forma mista. Algumas destas abrigam pequenos comércios informais como lojas e mercados, estabelecendo-se assim o comércio vicinal.



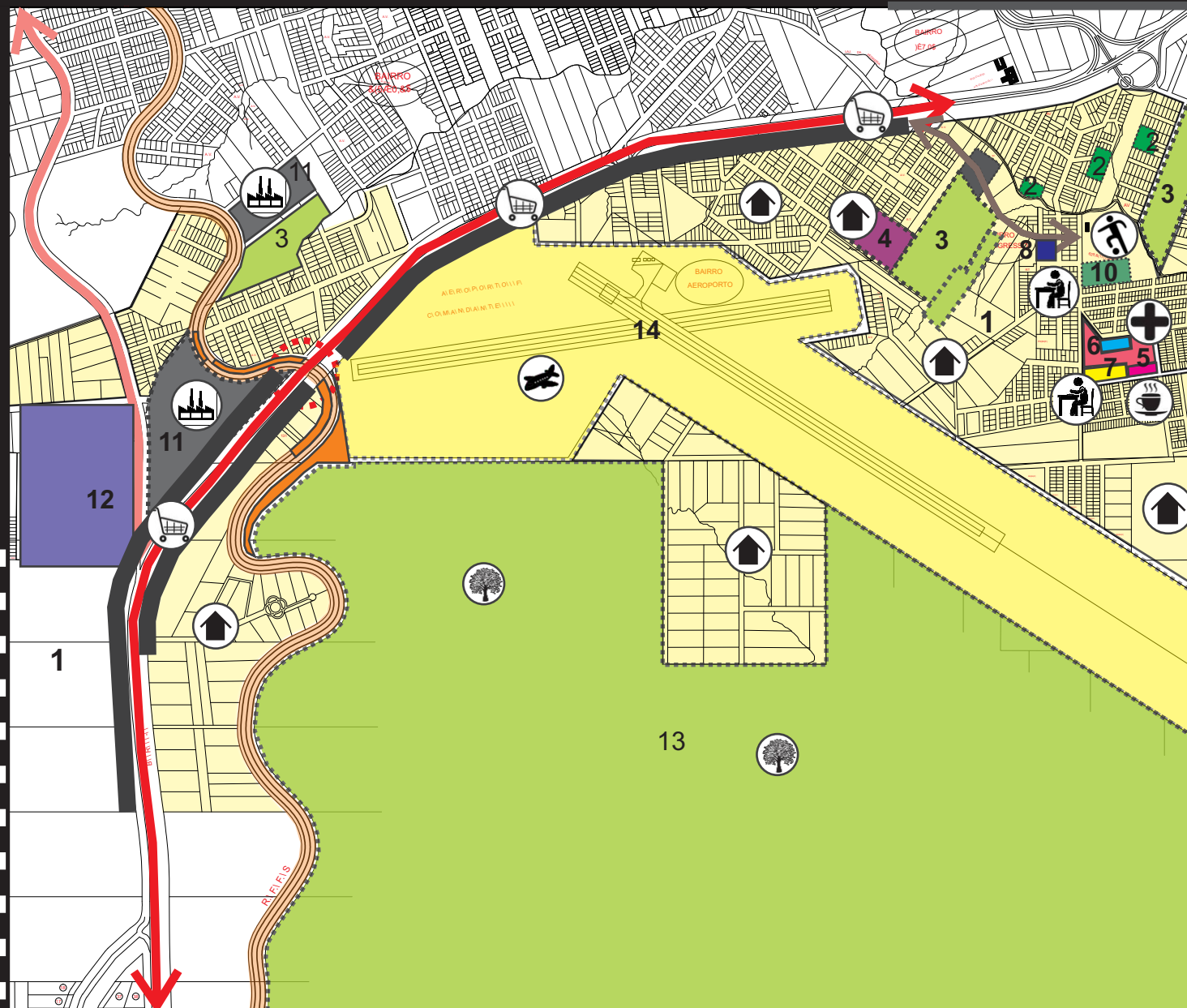
Imagem 107: Comércio vicinal (trecho C1). Arquivo pessoal

Segundo relatório da área desenvolvido pela prefeitura municipal sobre o estado de conservação das moradias, os percentuais são regular (33,33%) e bom (26,09%). Abaixo disso estão os percentuais péssimo (17,87%) e ruim (14,97%), os 7,73% restante não informaram.

Quanto aos equipamentos públicos a área conta com uma UBS e uma escola municipal de ensino fundamental.



Imagem 108: Escola de ensino fundamental (trecho C1). Arquivo pessoal



- | | |
|----|--|
| 1 | Habitacional |
| 2 | Áreas verdes de preservação segundo mapa da pref. municipal |
| 3 | Vazios/ áreas verdes |
| 4 | Loteamento Habitação de Interesse Social |
| 5 | CEU - Centro de Artes e Esportes Unificados |
| 6 | UBS Bairro Progresso |
| 7 | Escola Municipal de Educação Infantil D. João Aloísio Hoffmann |
| 8 | Escola Municipal de Ensino Fundamental Dom Pedro II |
| 9 | Área Pública (Escola+UBS+CEU) |
| 10 | Campo de Futebol |

- | | |
|----|--|
| 11 | Indústria/ serviço |
| 12 | Parque ACCIE/ Frinape |
| 13 | Área de expansão urbana |
| 14 | Aeroporto |
| | Eixo de comércio e serviço |
| | Ferrovia |
| | Borda ferroviária ocupada por habitações informais |

Vias

- | | |
|--|-----------------------|
| | Rodovia BR 153 |
| | Avenida Caldas Junior |
| | Rua São Genaro |



Imagem 113: Imagem do local (trecho C2). Arquivo pessoal

Área abrangendo o bairro Aeroporto, Cerâmica e Frinape que se configura como uma área de expansão urbana e de conexão com a Universidade Federal da Fronteira Sul. Conta com a presença da ferrovia, a rodovia BR 153 e o aeroporto municipal de Erechim.

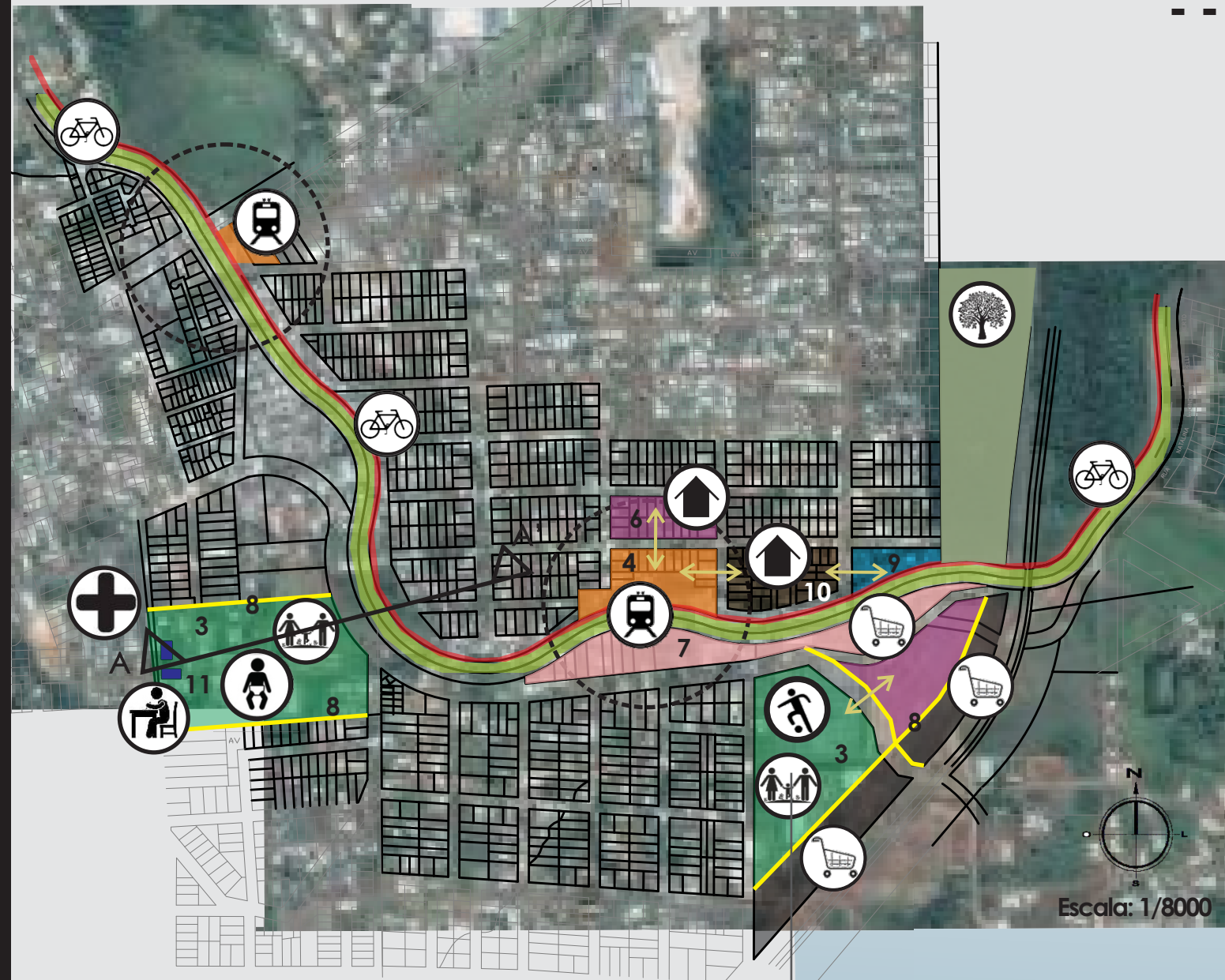
Trata-se de uma área predominante residencial com algumas indústrias instaladas nesse meio. Ao longo da BR 153 configura como um corredor de comércio e serviço onde os terrenos às suas margens são ocupados por grandes estabelecimentos. Destacam-se também, as ocupações informais ao longo da faixa de domínio da ferrovia.

A área não é contemplada com espaços e equipamentos públicos, bem como serviços básicos. Os estabelecimentos de comércio e serviço que estão ao longo da BR 153 se configuram basicamente como serviços ligados ao setor automobilístico como mecânicas e venda de peças. Além deles, outros tipos de comércio estão presente em menor quantidade como os voltados a alimentação e os hotéis.

diretrizes de ocupação

- 1 Contribuir para a melhoria da qualidade de vida da população local;
- 2 Conectar os equipamentos públicos existentes (UBS, escola) aos espaços públicos propostos;
- 3 Espaços públicos vinculados a oferta de comércio, serviço e lazer;
- 4 Realocação das habitações informais que ocupam a orla ferroviária para áreas próximas;
- 5 Melhoria da infraestrutura urbana;
- 6 Orla ferroviária como parque linear a fim de proporcionar espaços públicos de qualidade;

proposta para a área



legenda mapa

- Área esportiva
- Área Verde
- Estação VLT
- Ciclovía
- Comércio/ serviço
- Espaço público/ lazer
- Saúde
- Creche/escola infantil
- Área verde

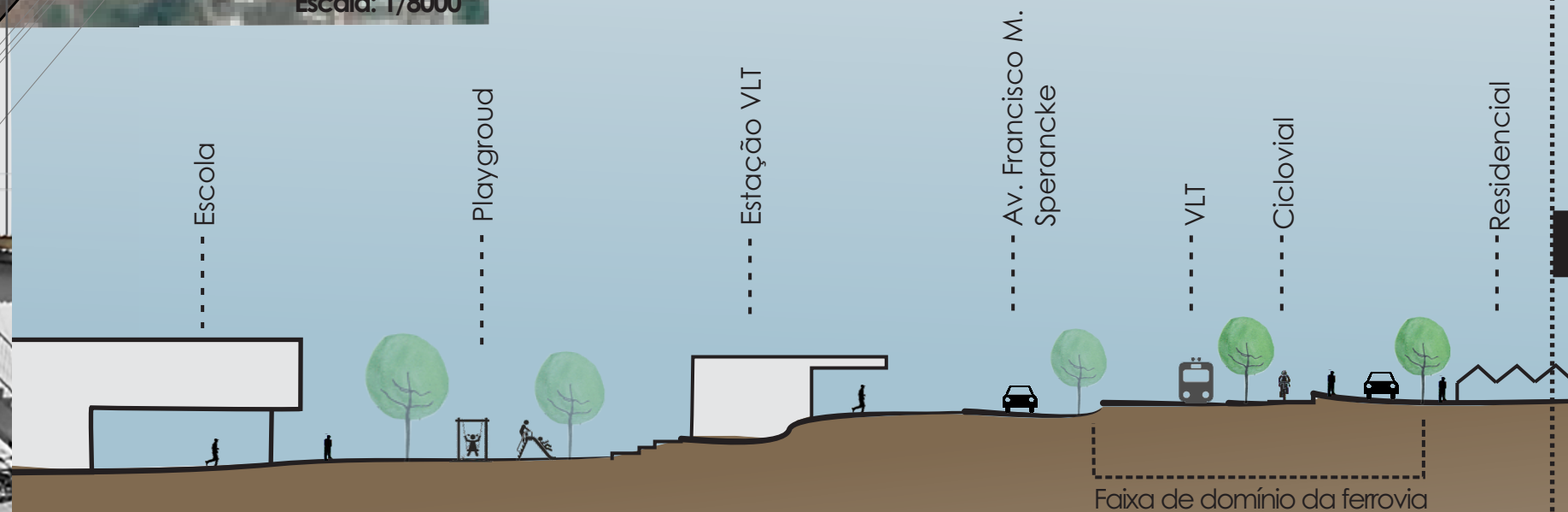
corte aa' |

- 1 Ciclovía;
- 2 Orla ferroviária tratada como parque linear;
- 3 Espaço de vazio urbano ocupado como espaço público;
- 4 Estações de VLT vinculadas a áreas de comércio e serviço;
- 5 Eixo de comércio e serviço ao longo da BR 153;
- 6 Área destinada à realocação das famílias que ocupam a orla ferroviária;
- 7 Trecho de onde foram removidas as habitações informais;
- 8 Proposta de novas vias.
- 9 Sede da associação de Recicladores (existente) e centro comunitário (proposta);
- 10 Loteamento de Habitação de Interesse Social
- 11 Saúde e Educação (Existentes)

Escala: 1/8000



Imagem 114: Foto montagem de intenções projetuais para o trecho C, ciclovía e VLT junto à área residencial. Edição própria



Corte da proposta: Relação entre espaços: orla ferroviária, espaços abertos, equipamentos públicos e entorno residencial.

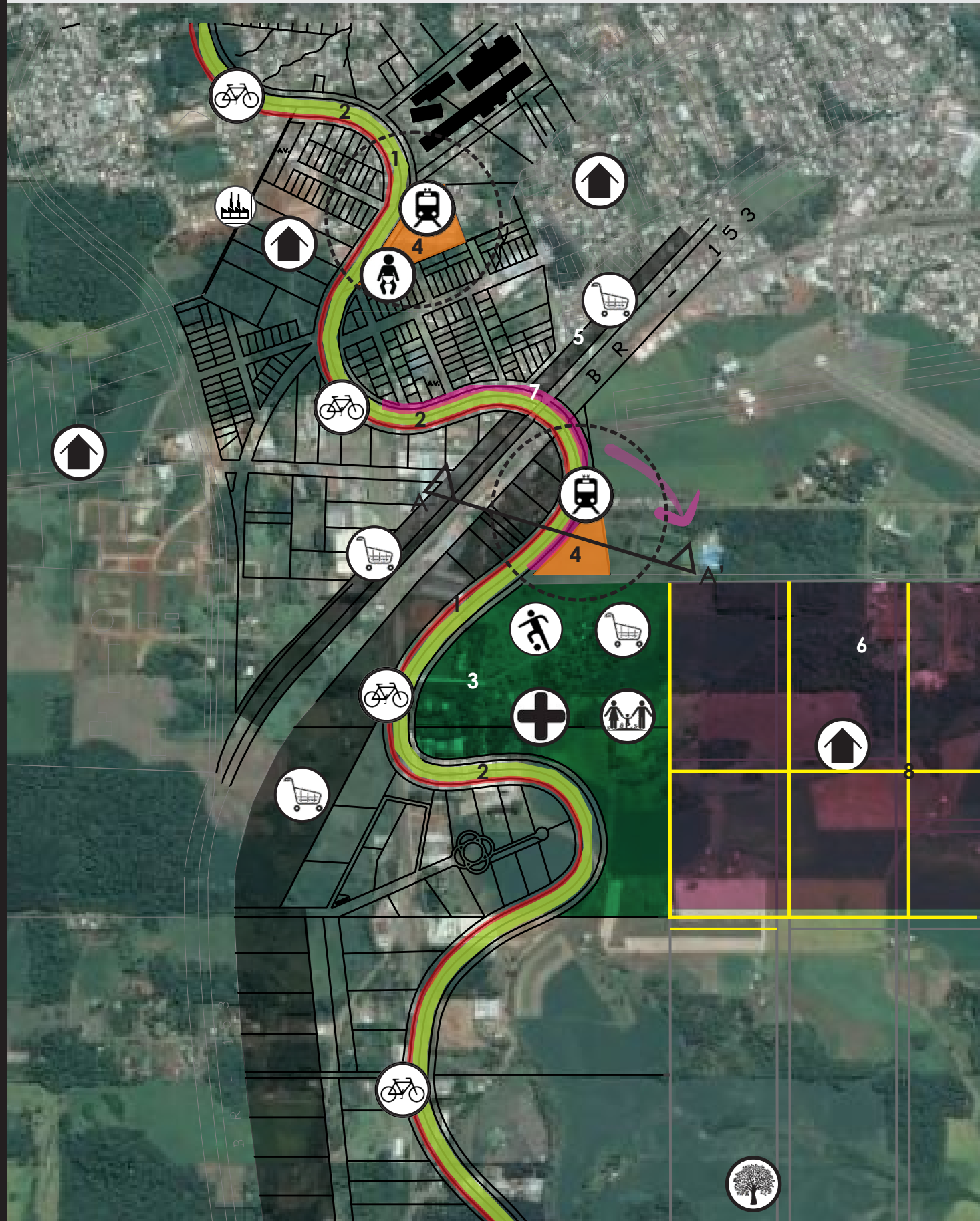
diretrizes de ocupação

Para a proposta de intervenção nesta área considera-se como ponto principal a desocupação da orla ferroviária, realocando as famílias para áreas próximas. Além disso, considera-se fundamental proporcionar um mínimo de infraestrutura para a área como melhoramento de vias, pavimentação, espaços públicos de qualidade e a oferta de serviços básicos e comércios vicinais de modo a democratizar o acesso à cidade.

“A ação sobre a cidade ocupada precariamente, ilegalmente, lentamente, com poucos recursos financeiros e técnicos, públicos e privados, não pode se dar como uma soma de intervenções pontuais. Moretti e Fernandes assim se referem ao que chamam de qualificação dos bairros periféricos: Paralela às ações de controle da expansão urbana e de estímulo ao uso de lotes e edifícios existentes é necessária uma ação contundente de qualificação dos bairros periféricos, que não pode se limitar a simples implantação parcial, gradativa e desordenada de obras de infraestrutura. Os planos locais devem incluir programas e projetos integrados de recuperação e qualificação dos bairros.” (MORETTI E FERNANDES, 2000).

Neste sentido, busca-se contribuir para a melhoria da qualidade de vida da população local através da disponibilização de serviços, comércio, espaços públicos e transporte. Além da melhoria das vias locais, priorizando o pedestre e o acesso ao transporte público.

proposta para a área



legenda mapa

- Área esportiva
- Área Verde
- Estação VLT
- Ciclovia
- Comércio/ serviço
- Espaço público/ lazer
- Aeroporto
- Saúde
- Creche/escola infantil
- Área verde

- 1 Ciclovia;
- 2 Orla ferroviária tratada como parque linear;
- 3 Espaço de vazio urbano ocupado como espaço público;
- 4 Estações de VLT vinculadas a áreas esportivas e/ou de comércio e serviço;
- 5 Eixo de comércio e serviço ao longo da BR 153;
- 6 Área destinada à realocação das famílias que ocupam a orla ferroviária;
- 7 Trecho de onde foram removidas as habitações informais;
- 8 Proposta de novas vias.

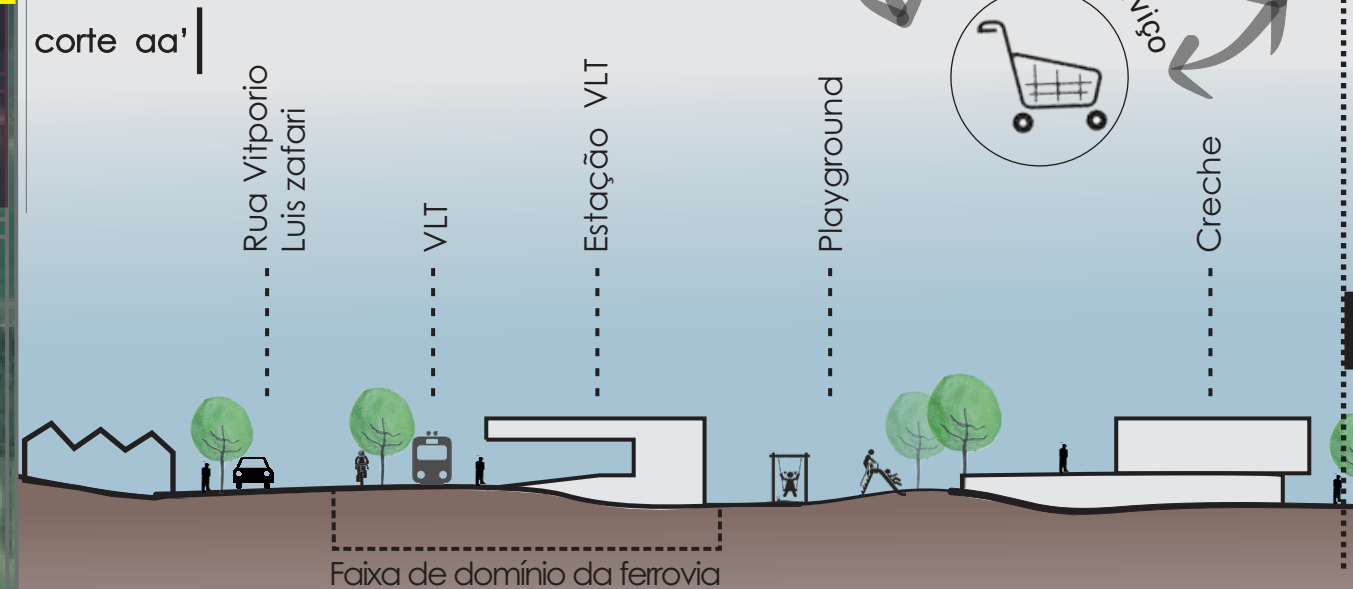




Imagem 115: Referência em espaço público. BGU University Entrance Square & Art



Imagem 116: Referência em espaço público. The Edge Park | Brooklyn USA



Imagem 117: Referência em espaço público. Orhidella Wellness / Enota

intenções projetuais
para a área

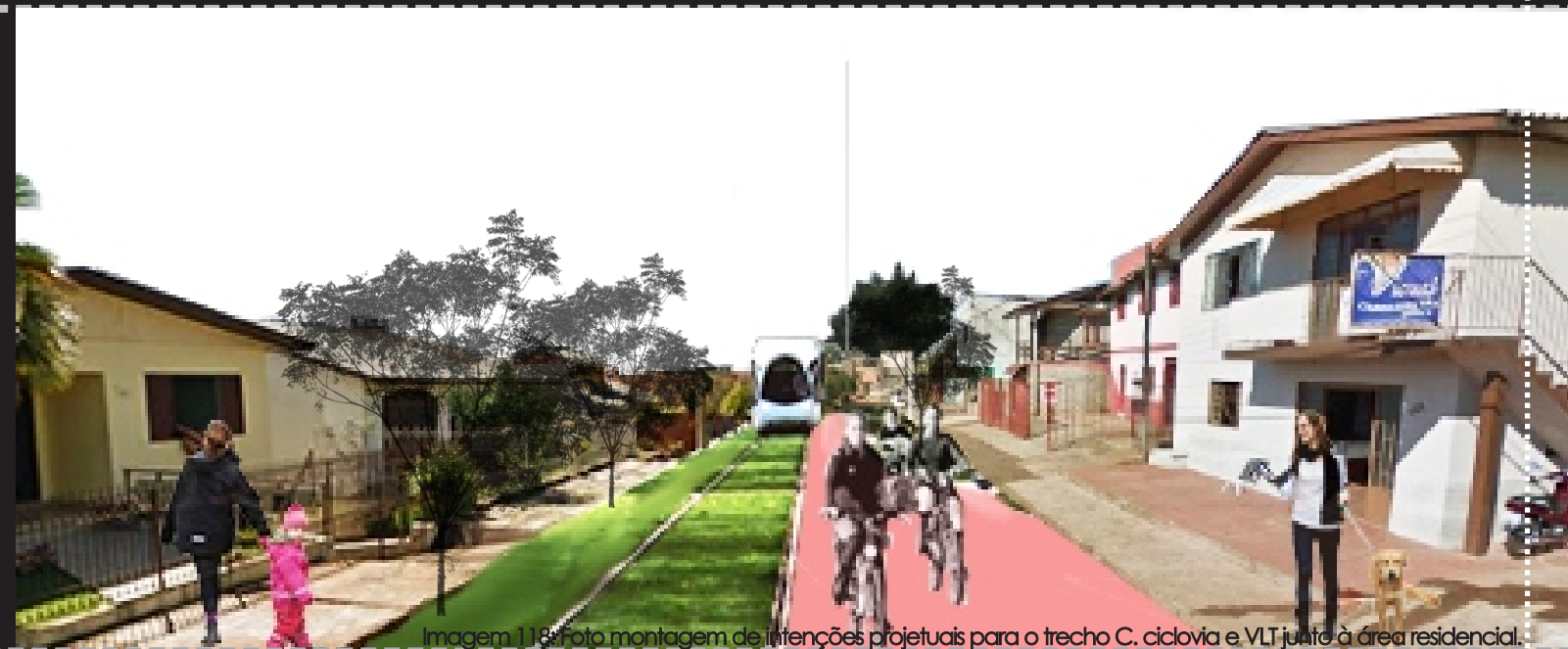


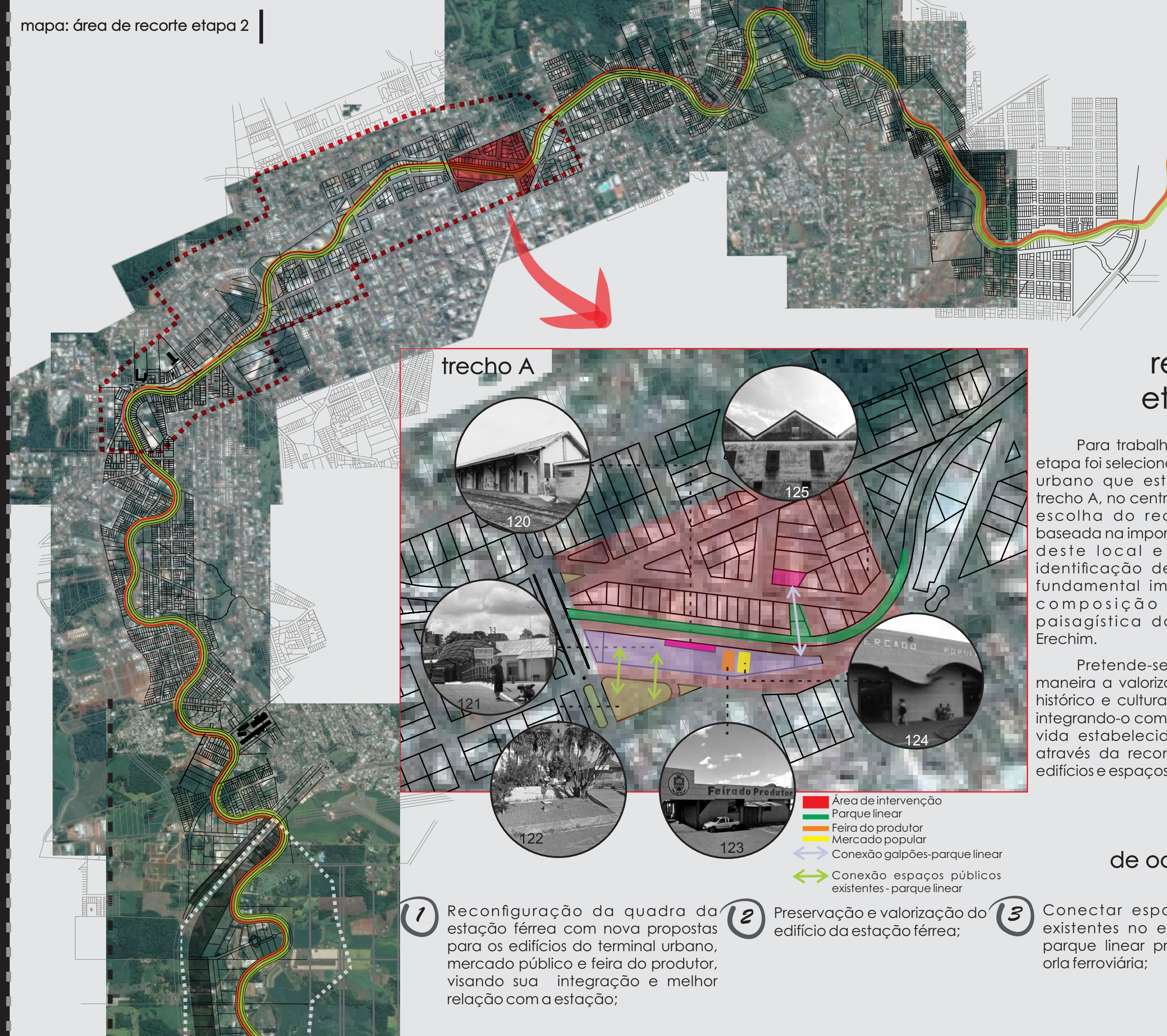
Imagem 118: Foto montagem de intenções projetuais para o trecho C. ciclovia e VLT junto à área residencial.



Imagem 119: Fotomontagem de intenções projetuais para o trecho C.. Relação entre escola e espaço público/VLT.

RECORTE ETAPA 2

mapa: área de recorte etapa 2



trecho A

recorte etapa 2

Para trabalhar na segunda etapa foi selecionado um recorte urbano que está inserido no trecho A, no centro da cidade. A escolha do recorte se deu baseada na importância histórica deste local e a partir da identificação de edifícios de fundamental importância na composição histórica e paisagística da cidade de Erechim.

Pretende-se trabalhar de maneira a valorizar o significado histórico e cultural deste espaço integrando-o com a dinâmica de vida estabelecida na cidade, através da reconfiguração dos edifícios e espaços públicos.

diretrizes de ocupação

- 1 Reconfiguração da quadra da estação férrea com nova propostas para os edifícios do terminal urbano, mercado público e feira do produtor, visando sua integração e melhor relação com a estação;
- 2 Preservação e valorização do edifício da estação férrea;
- 3 Conectar espaços públicos existentes no entorno com o parque linear proposto para a orla ferroviária;



Imagem 126. Fonte: Google Street View

Estação Férrea:
Busca-se a sua valorização como patrimônio histórico através de um uso voltado a cultura e memória, ligada ao espaço público externo e conectando-se com os demais edifícios.

Conexões criadas para acesso a área do parque linear.
Propõem-se abrir a quadra consolidada para criar caminhos exclusivos para a passagem de pedestres.

Galpões industriais:
Edifício atualmente sem uso atribuído. Propõem-se sua utilização como espaço público de produção cultural vinculado às áreas livres e conectado com o parque linear proposto na orla ferroviária.

Pontos de conflito pedestre x ônibus urbano

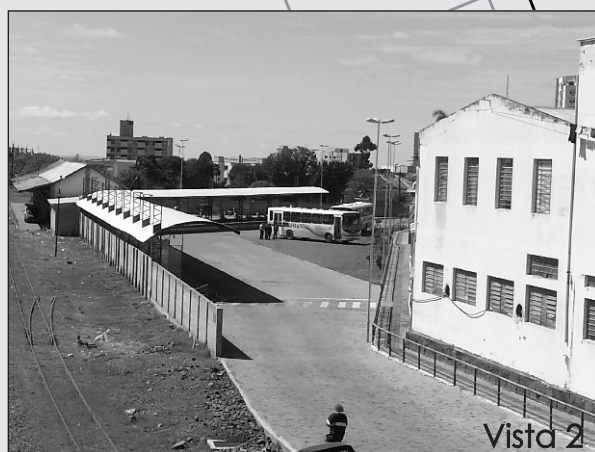
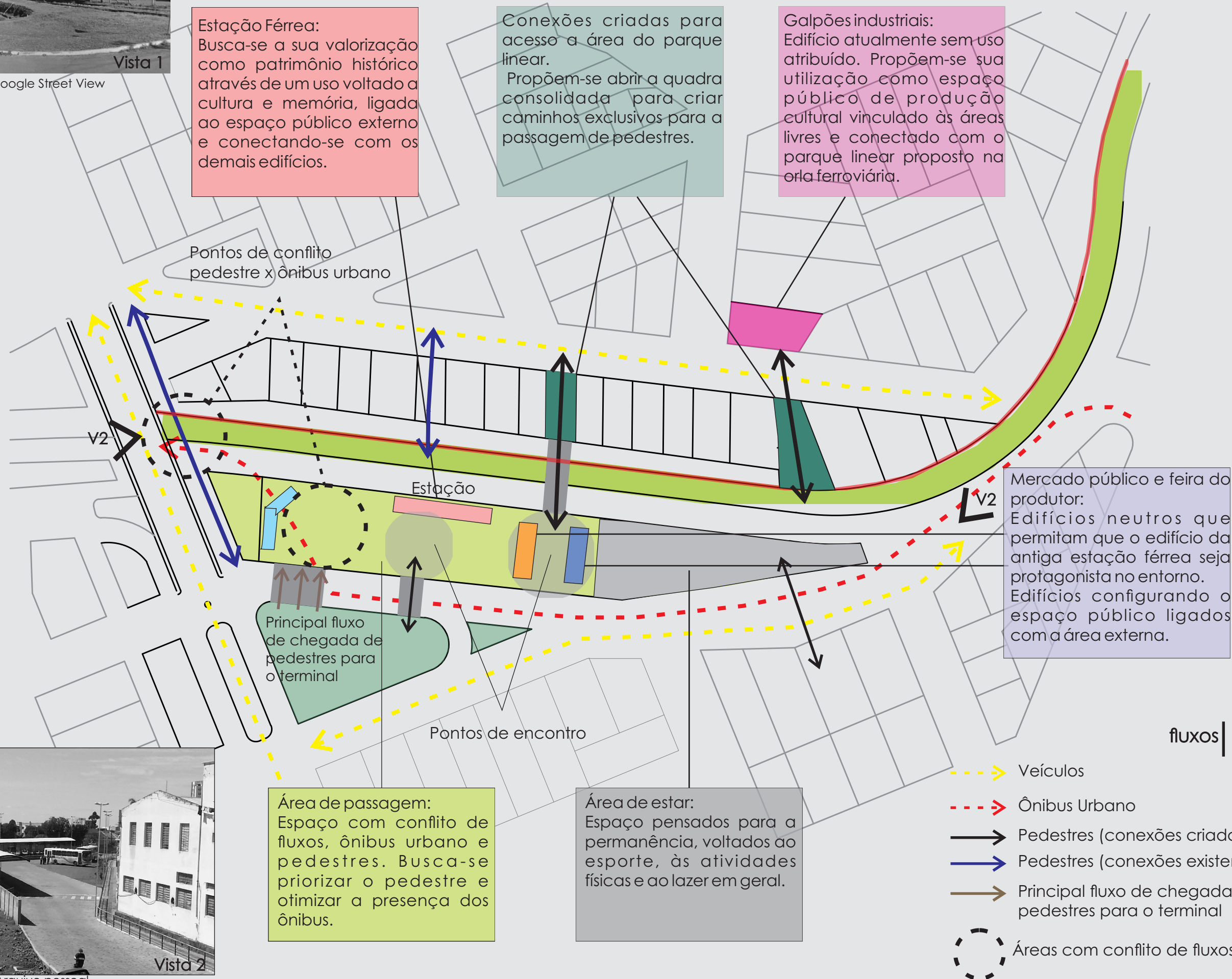


Imagem 127. Arquivo pessoal

fluxos

- > Veículos
- - - - -> Ônibus Urbano
- Pedestres (conexões criadas)
- Pedestres (conexões existentes)
- Principal fluxo de chegada de pedestres para o terminal
- Áreas com conflito de fluxos

Imagem 1: Estação ferroviária de Erechim, ano de 1920. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/rs_marcelino-stamaria/erechim.htm

Imagem 2: Localização de Erechim. Fonte: FUNFGELT, K. em: História da paisagem e evolução urbana da cidade de Erechim – RS.

Imagem 3: Traçado urbano da cidade de Erechim. Fonte: FUNFGELT, K.

Imagens 4 a 9: Elementos que compõem a orla ferroviária. Fonte: arquivo pessoal.

Imagens 10 a 16: Características da ora ferroviária. Fonte: Arquivo pessoal.

Imagens 17 a 22: Vazios urbanos ao longo da orla ferroviária. Fonte: Google Street View.

Imagem 23: High Line - NY. Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br>

Imagem 24: VLT na cidade de Barcelona. Fonte: <http://cidadedorio.com/trem-vlt-e-metro-na-europa-um-exemplo-para-o-brasil/>

Imagem 25: Veículo leve sobre trilhos em Munique. Fonte: <http://www.mobilize.org.br>

Imagem 26: Estudo de implantação de VLT em Brasília. Fonte: www.skyscrapercity.com

Imagem 27: Estudo de implantação de VLT na baixada santista. Fonte: <http://www.mobilize.org.br>

Imagens 33 e 34: Espaços públicos na área central de Erechim. Fonte: Google Street View.

Imagem 35: Seminário Nossa Senhora de Fátima. Fonte: [hwww.jornalboavista.com.br](http://www.jornalboavista.com.br)

Imagens 36 a 41: Diferentes ocupações da orla ferroviária. Fonte: Arquivo pessoal.

Imagens 42 a 49: Característica da orla ferroviária no trecho A. Fonte: arquivo pessoal.

Imagens 50 a 54: Edifícios em desuso ao longo do trecho A. Fonte: arquivo pessoal.

Imagens 55 e 56: Fotomontagem de intenções projetuais para o trecho A. Fonte: arquivo pessoal.

Imagens 57 a 65: Ocupações da orla ferroviária ao longo do trecho B1. Fonte: arquivo pessoal.

Imagens 66 a 80: Ocupações da orla ferroviária ao longo do trecho B2. Fonte: Arquivo pessoal.

Imagens 89 e 90: Ocupações informais na orla ferroviária, Bairro Florestinha. Fonte: Google Street View.

Imagens 82 a 88: Ocupações da orla ferroviária no trecho C1. Fonte: Google street view.

Imagens 89 a 91: residências informais ocupando a orla ferroviária. Fonte: Arquivo pessoal.

Imagens 94, 95, 97, 98, 99, 100 e 101: Perfil da orla ferroviária no trecho C2. Fonte: arquivo pessoal.

Imagem 96: Ocupações informais no trecho C2. Fonte: Google Street View.

Imagens 102 a 108: Características do trecho C1: habitações e espaços. Fonte: Google Street View.

Imagens 109 a 113: Características do trecho C2. Fonte: arquivo pessoal.

Imagem 114: Fotomontagem de intenções projetuais para o trecho C. Fonte: Edição própria.

Imagem: 115: Espaço público BGU University. Fonte: <http://www.archdaily.com/104297/bgu-university-entrance-square-art-gallery-chyutin-architects>

Imagem 116: The Edge Park. Fonte: <http://worldlandscapearchitect.com>

Imagem 117: Orhidelia Wellness. Fonte: <http://www.archdaily.com/62814/orhidelia-wellness-enota>

Imagens 118 e 119: Fotomontagens de intenções projetuais para o trecho C. Fonte Edição própria.

Imagens 120 a 125: Edificações presentes na área de recorte. Fonte: Arquivo pessoal.

Imagem 126: Vista do terreno. Fonte: Google Street View.

Imagem 127: Vista do terreno a partir do viaduto. Fonte: Arquivo pessoal.

BONALUME, C.R. "O lazer numa proposta de desenvolvimento voltada à qualidade de vida". In: MULLER, A. & DACOSTA, L.P. (orgs.). Lazer e Desenvolvimento Regional. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2002.

FRACALOSS, Igor. "Terrain Vague / Ignasi de Solà-Morales" 01 Mar 2012. ArchDaily Brasil. Acessado 30 Jul 2015. <<http://www.archdaily.com.br/35561/terrain-vague-ignasi-de-sola-morales>>.

FRIEDRICH, Daniela. O parque linear como instrumento de planejamento e gestão da áreas de fundo de vale urbanas. 19/11/2007. 273 f. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre – RS.

FUNFGELT, K. História da paisagem e evolução urbana da cidade de Erechim – RS. Florianópolis 2004. 128 pg. Dissertação. Universidade Federal de Santa Catarina;

GHISLENI, Camila. Cartografia do abandono. 2014. 71 f. Trabalho final de Graduação. Curso de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis - SC.

GOMES, Eva C. B. A importância das hortas urbanas na requalificação de áreas urbanas degradadas: proposta de requalificação paisagística da Quinta da Bela Vista. Dissertação (Mestrado). 163 f. Faculdade de Ciências da Universidade do Porto. Porto, Setembro de 2012.

GUATELLI, Igor. Arquitetura dos Entre Lugares. São Paulo. SENAC, 2012;

HOBSBAWM, Eric. A era das revoluções: Europa 1789-1848. Rio de Janeiro: Paz e Terra;

JACOBS, Jane. Condições para a diversidade urbana. In: JACOBS, Jane. . 2. ed. Morte e Vida das Grandes Cidades. São Paulo: Wmf Martins Fontes Ltda., 2009. p. 157-266. Tradução de Maria Estela Heider.

LEITE, Carlos. Cidades sustentáveis, cidades inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano. Porto Alegre: Bookman, 2012;

MACHADO, Altair Toledo. Agricultura urbana / Altair Toledo Machado, Cynthia Torres de Toledo Machado. – Planaltina, DF: Embrapa Cerrados, 2002. 25p.

MARCELLINO, Nelson Carvalho; BARBOSA, Felipe Soligo; MARIANO, Stéphanie Helena. As cidades e o acesso aos espaços e equipamentos de lazer. Impulso: Arquitetura e Cidade. Piracicaba, v. 17, n. 44, out. 2006.

MARICATO, Ermínia. Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana / Ermínia Maricato. 7 ed. - Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

ROLNIK, R. "Qualidade de vida é possível?" Revista E, São Paulo: SESC, p. 34 a 39, out./00a. _____. "O lazer humaniza o espaço urbano". In: Lazer numa Sociedade Globalizada. Leisure in a Globalized Society. São Paulo: SESC/WLRA, 2000b.

SANTOS, E.S. dos & MIOTTO, F. "Parques públicos e área esportiva útil". In: Encontro Nacional de Recreação e Lazer, 15, 2003, Santo André. Anais... Santo André: [s/n], 2003. 1 CD-Rom.

SASSEN, S. "A cidade e a indústria global do entretenimento". In: Lazer numa Sociedade Globalizada. Leisure in a Globalized Society. São Paulo: SESC/WLRA, 2000.

SCHIMIDT, R.A.P. Erechim: cidade construída para imigrantes – poder simbólico na conquista do espaço urbano. Dissertação - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. 11 de janeiro de 2010;

WOLFF, Gladis Helena. Trilhos de ferro, trilhas de Barro: a ferrovia no norte do Rio Grande do Sul – Gaurama (1910-1954). Passo Fundo: Ed. Da universidade de Passo Fundo, 2005;